Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück, Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 42 / 27. SEPTEMBER 2023

MotoGP Indien: Bezzecchi siegt

Martín nutzt Pecco-Patzer

56 Seiten

Sportwagen-WM/Le Mans

Porsche-Gerücht um F1-Ass Vettel

Superbike-WM in Aragón

Bautista-Crash folgen zwei Siege

Deutschland € 2,90
A € 3,30 · CH sfr 4,60
IT € 4,00 · B, NL, LUX € 3,40

4 190525 902906 42

Nürburgring Langstrecken-Serie

Siebter BMW-Streich auf der Nordschleife

Formel 1: Grand Prix von Japan

Verstappen schenkt Red Bull die Team-WM

DTM: Vorletztes Wochenende

Preining übernimmt die Tabellenführung

Inhalt

Automobil:

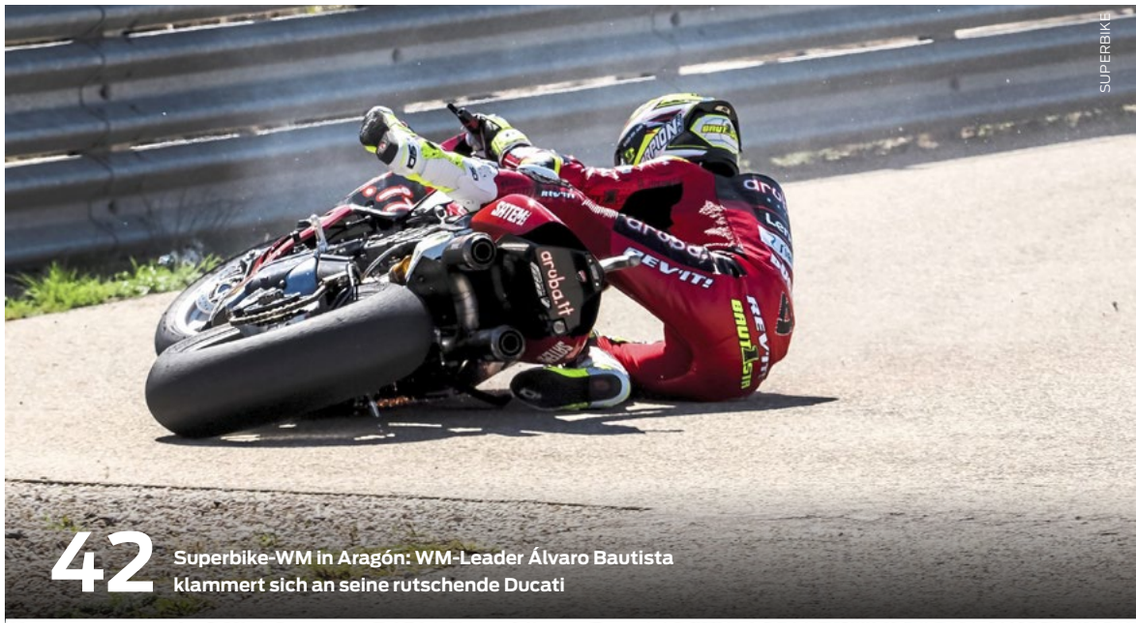
Formel 1 Verstappen in Suzuka wieder auf der Siegerstraße **S. 4**
Formel 1 Zahlen, Daten und Ergebnisse vom GP Japan **S. 6**
Formel 1 Einzelkritiken, Aus dem Fahrerlager, Kommentar **S. 8**
Formel 1 Red Bulls starke Antwort nach Singapur **S. 10**
Formelsport F1-Hintergründe und Formel-E-Fahrermarkt **S. 12**
Sportwagen Aufs und Abs beim GT Masters in Spielberg **S. 14**
Sportwagen Walkenhorst-BMW gewinnt auch 8. NLS-Lauf **S. 16**
Sportwagen Aktuelles aus der Prototypen- & GT-Szene **S. 18**
Rallye Interview Pajari, Vorschau Chile und weitere News **S. 20**
Rallye-Historie Polensky wird 1953 Rallye-Europameister **S. 24**
DTM Siege für Audi und BMW bei wilden Spielberg-Rennen **S. 26**
Tourenwagen TCR Europe in Monza und weitere News **S. 30**
Tourenwagen NASCAR-Action in Texas und Oschersleben **S. 32**

Motorrad:

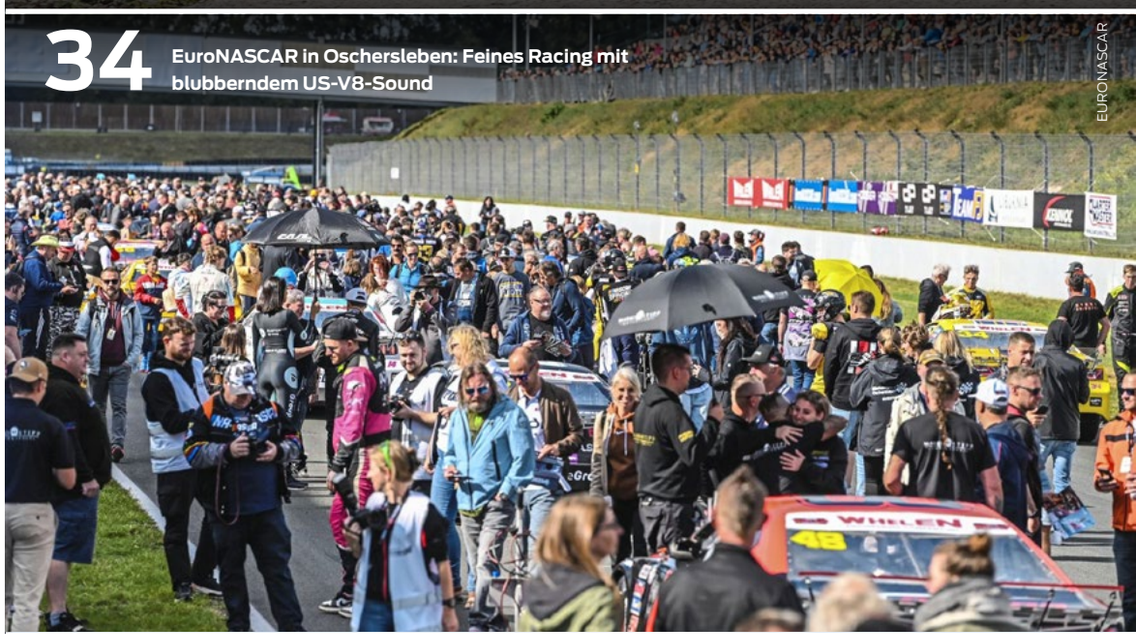
MotoGP WM-Rennen nach Bagnaia-Sturz wieder offen **S. 36**
Motorrad-WM Ergebnisse Indien und das Moto3-Titelduell **S. 38**
Moto2-WM Acosta wieder Sieger und näher an der Krone **S. 40**
Superbike-WM Bautista stürzt und dominiert in Aragón **S. 42**
Superbike-WM Weitere News und Resultate aus Spanien **S. 44**
Straßensport Alles zum großen IDM-Finale in Hockenheim **S. 46**
Offroad Longtrack of Nations und Speedway-EM **S. 49**
Motocross-WM Gajser düpiert Gegner in Matterley Basin **S. 50**

Leserservice:

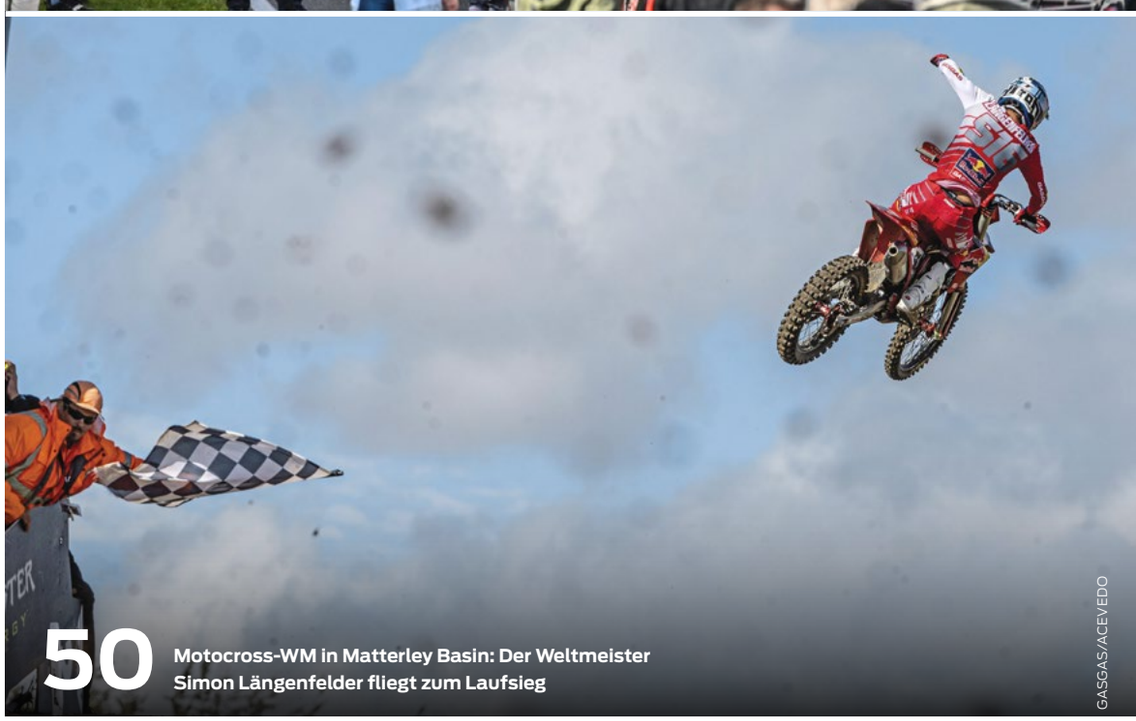
Impressum, Leserbriefe, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 54**


SUPERBIKE

42 Superbike-WM in Aragón: WM-Leader Álvaro Bautista klammert sich an seine rutschende Ducati


EURONASCAR

34 EuroNASCAR in Oschersleben: Feines Racing mit blubberndem US-V8-Sound


GASGAS/ACEVEDO

50 Motocross-WM in Matterley Basin: Der Weltmeister Simon Längenfelder fliegt zum Laufsieg

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Editorial

Vettel, Schumacher, Kubica, Button, Räikkönen, De Vries: Viele F1-Stars könnten 2024 in der Sportwagen-WM antreten. Was sind die Gründe für den Zulauf?

Rennfahrer sind Rennfahrer. Sie sind ihr ganzes Leben lang Rennen gefahren, haben den Wettbewerb gesucht, sich der Herausforderung gestellt. Dieses „competitive mindset“, wie Sportpsychologen das nennen, kann man nicht einfach abschalten, es bleibt Teil der Persönlichkeit – für den Rest des Lebens. Deshalb wollen auch ältere Rennfahrer immer weiter Rennen fahren. Das gilt besonders für die Superhelden des Sports, die in ihrem Berufs- und Privatleben über Jahrzehnte alles dem Ziel untergeordnet haben, Rennen und Titel zu gewinnen.

Insofern ist es leicht zu erklären, warum aktuell viele ehemalige Formel-1-Stars Unterschlupf auf der Langstrecke suchen. Fernando Alonso hat es 2018 und 2019 vorgemacht: Der Spanier siegte mit Toyota zweimal beim größten Langstreckenrennen der Welt in Le Mans, dazu holte er den WM-Titel. Mark Webber wurde mit Porsche Langstreckenweltmeister, Nico Hülkenberg siegte mit Porsche in Le Mans. Damals haben viele Formel-1-Kollegen die Nacht vor dem Fernseher zugebracht und fasziniert die Großduelle in Le Mans zwischen Audi, Porsche und Toyota bestaunt – und gelernt, dass sie auch auf der Langstrecke erfolgreich sein könnten, wenn sie sich voll reinhängen. Das Rohmodell war ganz sicher Alonso: Der gnadenlose Spanier profilierte sich binnen kürzester Zeit als Toppilot.

Jetzt denken wieder viele Top Acts aus der Formel 1 über den Wechsel in die Sportwagen-WM nach, getreu dem Motto: Was der Alonso kann, das kann ich auch. Alpine-F1-Teamchef Bruno Famin bestätigte, was MSa vor zwei Wochen exklusiv vermeldet hatte, nämlich dass man mit Mick Schumacher über WM-Einsätze im Alpine-Hypercar A424 verhandelt. Letzte Woche platzte das Gerücht herein, dass offenbar auch Sebastian Vettel ein Angebot des britischen Jota-Teams vorliegen hat, mit einem Porsche-Kundenauto in der Hypercar-Topklasse zu fahren (siehe News Seite 18).

Das competitive mindset und die guten Vorbilder sind das eine, aber auch geschäftlich ist die Sache interessant: Der Langstreckensport boomt, in der globalen Topklasse sind 2024 neun (!) Hersteller vertreten. Damit ergeben sich Möglichkeiten, die für beide Seiten lukrativ sind: Gute F1-Piloten können ihre Karriere im Langstreckensport verlängern – außer Alonso, der beweist, dass man auch mit 42 Jahren in der Formel 1 noch Bäume ausreißen kann. Die Hersteller profitieren bei der Vermarktung ihres Engagements in der WEC und Le Mans von der Strahlkraft der Superhelden aus der Formel 1 – das nennt man gemeinhin eine Win-win-Situation.

Das Risiko ist für die Hersteller gering: Alonso & Co. haben bewiesen, dass es keinen Grund gibt, an den Fähigkeiten der Superhelden zu zweifeln, sie verfügen in der Regel über eine herausragende Vielseitigkeit. Und nebenbei profitiert auch der Langstreckensport, weil die Stars noch mehr Fans anlocken.

Marcus Schurig
Redakteur

10 Ferrari auf Angststrecke verbessert – das macht Hoffnung auf die F1-Saison 2024

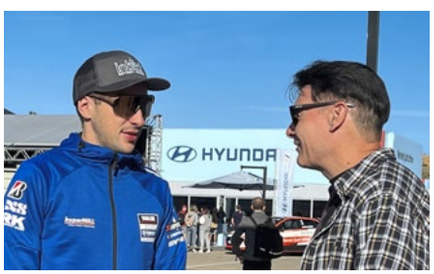
WILHELM

MSa-Paddock

WIEDERSEHEN MIT SEB
Schon am Mittwoch vor dem Suzuka-Wochenende schaute MSa-Reporter Michael Schmidt in Kurve 2 vorbei, wo Sebastian Vettel sein Insektenhotel aufgebaut hatte. Dabei wurde auch über mögliche Comeback-Pläne gequatscht.

MEN IN REGENJACKEN-BLACK
Passend zum Herbstanfang spielte wechselhaftes Wetter die Hauptrolle bei der DTM in Spielberg. Am Sonntag kam der Regen etwas zu spät und erwischte MSa-Redakteur Philipp Körner nur noch im Interview.

HERBST IN DER EIFEL
MSa-Reporterin Bianca Leppert musste für NLS 8 den Wintermantel auspacken. In der Eifel zeigte das Thermometer gerade mal 15 Grad Celsius an. Dafür ging es auf der Strecke dieses Mal umso hitziger zu.



CHAT MIT DEM WELTMEISTER
MSa-Reporter Imre Paulovits war bei der Superbike-WM in Aragón und traf dort den frischgebackenen Endurance-Weltmeister Marvin Fritz, der dort zu Gast war. Man hatte sich viel zu erzählen.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Maximale Wiederg

Max Verstappen machte in Suzuka kurzen Prozess und sorgte im Alleingang für den vorzeitigen Gewinn des Konstrukteurspokals. Mercedes und Ferrari hatten nach der Singapur-Gala keine Chance auf die Podiumsplätze.

Von: **Tobias Grüner**

Wie fand Red Bull zurück auf die Siegerstraße?

Dass Red Bull nach der Singapur-Pleite kontern würde, hatte die Konkurrenz befürchtet. Dass die Dauersieger in Japan aber gleich wieder so dominierten, sorgte für mächtig Frust bei den Garagennachbarn. Die Niederlage hatte wie ein Stich ins Wespennest gewirkt. „Max war schon am Mittwoch richtig heiß. Er sagte, dass er in Suzuka mit 20 Sekunden Vorsprung gewinnen will“, verriet Teamchef Christian Horner.

Am Ende verfehlte der Pilot sein selbst gestecktes Ziel um sieben Zehntel. Doch auch so war die Message bei den Verfolgern angekommen. Schon das Qualifying glich einer Machtdemonstration. Verstappen brannte eine Zauberrunde in den Asphalt, die ihn knapp sechs Zehntel vom Rest der Formel-1-Welt abhob.

Im Rennen ließ der Niederländer nur auf den ersten Metern Zweifel am 13. Saisonsieg aufkommen. Lando Norris zog stark von der Linie weg und wagte auf der Außenbahn eine Attacke. Die wehrte Verstappen aber knallhart ab. „Ich hatte ein bisschen zu viel Wheelspin“, erklärte er. „Zum Glück habe ich dann innen genug Grip gefunden.“

Anschließend musste er nur noch den Sieg nach Hause fahren. Das fiel nicht schwer. Das flüssige Suzuka-Layout mit seinen vielen schnellen Kurven und dem ebenen Asphalt passte perfekt ins Beuteschema des RB19. Der Fahrer bildete mit seinem Sportgerät eine unschlagbare Einheit. „Auto, Fahrer, Team – alles hat hier harmonisch zusammengearbeitet“, befand Horner.

Im Ziel wurde nicht nur der Sieg, sondern auch noch der vorzeitige Gewinn der Teamwertung gefeiert. In der Stunde des Erfolgs fand der Teamchef aber auch mahnende Worte: „Wir reiten gerade eine Welle. Das soll noch lange weitergehen. Da können wir es uns nicht leisten, uns auf den Lorbeeren auszuruhen.“

Kam die Stallregie bei McLaren zu spät?

Auch McLaren kam mit dem flüssigen Kurs bestens zurecht. Die Papaya-Rakete flog nur einen Tick langsamer durch die S-Kurven als der Red Bull. Lediglich in der Haarnadel und der Schikane ging wieder Zeit verloren. „Das zeigt, dass wir unsere Schwäche in den langsamen Kurven noch nicht abgestellt haben“, grummelte Teamchef Andrea Stella.

Das Doppel-Podium geriet nur kurz in Gefahr, als sich die beiden Piloten in ein internes Duell zu verstricken drohten. Lando Norris war am Start am Teamkollegen vorbeigegangen. Ein früher Boxenstopp von Oscar Piastri in der VSC-Phase kehrte die Reihenfolge wieder um. Doch danach lief Norris schnell wieder auf das Schwesterauto auf.

„Jede Runde, die man später Reifen wechselt, bringt einen Vorteil von einem Zehntel in der Rundenzeit“, rechnete Stella vor. Norris kam vier Umläufe nach dem Garagennachbarn. Dass er mit frischen Reifen im Schnitt gleich sieben Zehntel schneller fuhr, lag auch an Defiziten bei Piastris Reifenmanagement.

„Wir haben zunächst gewartet, ob Lando ohne Stallregie vorbeikommt. Als das nicht gelang, haben wir Oscar den Befehl gegeben, ihn vorbeizulassen“, verriet Stella. Doch warum riskierte man überhaupt ein Duell? Und kostete das Zögern nicht unnötig Zeit? Stella winkte ab: „So war es der fairere Weg. Wir haben ja nur eine Runde gewartet. Und von hinten drohte keine Gefahr.“

War der Platztausch bei Mercedes richtig?

Ab der fünften Runde unterhielten Lewis Hamilton und George Russell das Suzuka-Publikum mit einem Privatduell. Russell presste sich in der Schikane mit Gewalt vorbei. Hamilton konterte

Verstappen dominierte von der ersten Trainingsrunde an und gab damit ein Statement ab. Die Teamwertung ist Red Bull nicht mehr zu nehmen

WILHELM

McLaren zeigte sich als erster Verfolger. Ohne Chance nach vorn und mit keiner Gefahr von hinten lieferten Norris und Piastri ein Doppelpodium ab

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

utmachung

WILHELM

XPB

Toto Wolff reiste wegen einer Knie-Operation nicht nach Suzuka. Beim internen Duell in den Schlussrunden musste der Teamchef dann doch eingreifen

auf der Zielgeraden. Neun Runden später nutzte Russell einen Hamilton-Fehler in der Degner-Kurve zur erneuten Attacke, doch Hamilton drückte den jungen Kollegen in der Spoon-Kehre in die Auslaufzone. Russell fragte: „Gegen wen fahren wir hier eigentlich? Gegen uns selbst oder die anderen?“

Die eleganteste Art, zwei Streithähne zu trennen, sind unterschiedliche Strategien. Da Russell nichts zu verlieren hatte, wurde er auf eine alternative Ein-Stopp-Taktik gesetzt. Bei einem Safety Car wäre er der Held gewesen. Bis neun Runden vor Schluss schien der Poker aufzugehen. Russell hielt sich lange auf Rang 3. Dann flogen Oscar Piastri und Charles Leclerc vorbei. Wenig später tauchte auch schon Hamilton in Russells Rückspiegel auf. Diesmal mit Carlos Sainz im Genick. Und der Ferrari-Pilot hatte die frischesten Reifen.

Zuerst sollte Russell dem Hintermann so lange wie möglich DRS spenden. Doch der Speed-Unterschied war zu groß. Sainz drohte gleich beide Mercedes zu schnappen. So folgte die Ansage zum Platztausch. Der Auftrag kam zwar vom Kommandostand, doch tatsächlich hatte Teamchef Toto Wolff aus der Heimat ein Machtwort gesprochen. Es war wichtiger, Hamilton zu schützen, als durch ein Duell beide Positionen an Ferrari zu schenken.

Patzte Ferrari mit der Strategie?

Wie Mercedes kämpfte auch Ferrari mit den schnellen Kurven. Im Qualifying schaffte man es immerhin, die beiden Silberpfeile hinter sich zu halten. Das gelang auch im Rennen bis zur zweiten Boxenstopp-Phase, die in Runde 34 von Leclerc und Hamilton eingeläutet wurde. Der extreme Undercut-Effekt ließ Sainz virtuell schnell hinter Hamilton zurückfallen. Ferrari hatte einen Tick zu lange gezögert.

Ein Argument gegen frühere Ferrari-Stopps lag in der Reifenwahl. Die Italiener hatten sich für das Rennen zwei Sätze Medium und einen Satz harter Reifen reserviert. Bei Mercedes war es umgekehrt. Hamilton konnte sich mit dem zusätzlichen harten Reifen eher einen langen letzten Stint leisten. Ferrari musste mit dem Medium vorsichtiger sein. Zudem stresst das rote Auto die Reifen tendenziell mehr.

Als klar war, dass Sainz die Position verlieren würde, blieben nur wenige Optionen. „Er hat dann selbst vorgeschlagen, den Stopp hinauszuzögern, um das Reifendelta für die Schlussattacke zu vergrößern“, lobte Teamchef Frédéric Vasseur. Hamilton holte Sainz zwar nicht mehr ein, doch im Duell gegen Russell half der frischere Gummi.

Warum kam Pérez noch einmal zurück?

Während Verstappen jubelte, erlebte Sergio Pérez ein Wochenende zum Vergessen. Im Startgetümmel legte sich der Mexikaner mit Hamilton an. Den kurzen Check bezahlte der Red-Bull-Pilot mit einem Frontflügel-Schaden. Um sich in der Safety-Car-Phase schnell Ersatz zu holen, ging Pérez am Alonso-Aston schon kurz vor der Boxeneinfahrt vorbei. Dafür kassierte er auch noch eine Fünf-Sekunden-Strafe.

Mit Wut im Bauch ritt Pérez nach dem Restart eine überstürzte Attacke gegen Kevin Magnussen in der Haarnadel. Außer dem Frontflügel ging dieses Mal noch mehr kaputt. Der Fahrer berichtete, dass sich das Auto komisch anfühlte. Also ordneten die Ingenieure die vorzeitige Aufgabe an.

Kurz nachdem der Red Bull in der Garage geparkt wurde, flatterte Post von der FIA ins Haus. Für die Magnussen-Kollision kassierte Pérez noch eine Fünf-Sekunden-Strafe. Sie drohte sich in eine Startplatzstrafe für Katar umzuwandeln. Also glühten die Drähte zwischen Red Bull und der Rennleitung. Die Schiedsrichter hatten keine Einwände, dass Pérez das Rennen noch einmal aufnimmt, um die fünf Sekunden regelkonform abzusitzen.

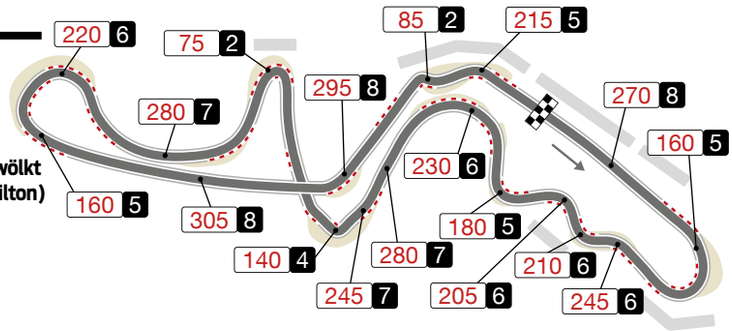
Insgesamt spulte das Feld 25 Rennrunden ohne Pérez-Beteiligung ab, bevor das Auto wieder losgeschickt wurde. „Wir haben noch den letzten Stopp von Max abgewartet wegen der Gefahr eines Safety Cars“, erklärte Horner die lange Pause. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

GP JAPAN: 16. VON 22 LÄUFEN, 24. SEPTEMBER 2023

STRECKENDATEN

Streckenlänge:	**5,807 km**
Runden:	**53**
Distanz:	**307,747 km**
Zuschauer:	**101 000**
Wetter:	**27 Grad, leicht bewölkt**
Topspeed Rennen:	**314,3 km/h (Hamilton)**
Gangwechsel/Runde:	**48**
Volllastanteil:	**68 %**
Pole-Position -> 1. Kurve:	**332 m**
Safety-Car-Phasen:	**1**
Führungswechsel:	**3**



Datenblatt: Sauber

FAHRER-WM

	Fahrer	Siege	Punkte
1.	Verstappen	13	400
2.	Pérez	2	223
3.	Hamilton		190
4.	Alonso		174
5.	Sainz	1	150
6.	Leclerc		135
7.	Norris		115
8.	Russell		115
9.	Piastri		57
10.	Stroll		47
11.	Gasly		46
12.	Ocon		38
13.	Albon		21
14.	Hülkenberg		9
15.	Bottas		6
16.	Zhou		4
17.	Tsunoda		3
18.	Magnussen		3
19.	Lawson		2
20.	Sargeant		0

KONSTRUKTEURS-WM

	Team	Siege	Punkte
1.	Red Bull	15	623
2.	Mercedes		305
3.	Ferrari	1	285
4.	Aston Martin		221
5.	McLaren		172
6.	Alpine		84
7.	Williams		21
8.	Haas		12
9.	Alfa Romeo		10
10.	Alpha Tauri		5

QUALI-DUELLE

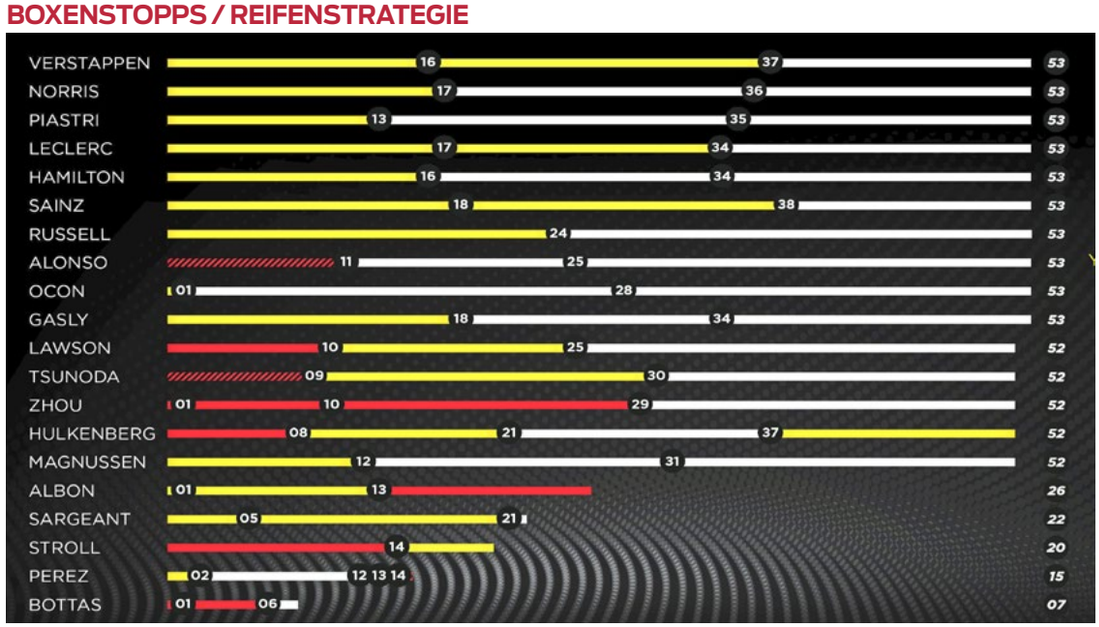
Verstappen – Pérez	14:2
Hamilton – Russell	8:8
Leclerc – Sainz	9:7
Norris – Piastri	12:4
Gasly – Ocon	9:7
Lawson – Tsunoda	1:3
Alonso – Stroll	14:2
Albon – Sargeant	16:0
Bottas – Zhou	10:6
Hülkenberg – Magnussen	11:5

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	schnellste Runde
1.	**Verstappen**	53/51[1)]	1:30.58,421 min = 202,786 km/h	1.34,183 min
2.	**Norris**	53/1	+ 19,387 s	1.35,247 min
3.	**Piastri**	53	+ 36,494 s	1.36,328 min
4.	**Leclerc**	53	+ 43,998 s	1.36,362 min
5.	**Hamilton**	53	+ 49,376 s	1.35,611 min
6.	**Sainz**	53/1	+ 50,221 s	1.36,187 min
7.	**Russell**	53	+ 57,659 s	1.37,653 min
8.	**Alonso**	53	+ 1.14,725 min	1.37,203 min
9.	**Ocon**	53	+ 1.19,678 min	1.37,398 min
10.	**Gasly**	53	+ 1.23,155 min	1.36,371 min
11.	**Lawson**	52		1.38,267 min
12.	**Tsunoda**	52		1.37,768 min
13.	**Zhou**	52		1.37,791 min
14.	**Hülkenberg**	52		1.37,250 min
15.	**Magnussen**	52		1.37,842 min
16.	**Albon**	26	Unterboden (P 16)	1.39,185 min
17.	**Sargeant**	22	Unterboden (P 17)	1.38,848 min
18.	**Stroll**	20	Heckflügel (P 12)	1.39,050 min
19.	**Pérez**	19	Unterboden (P 19)	1.39,704 min
20.	**Bottas**	7	Unterboden (P 20)	2.02,755 min

1) Runden in Führung, Bestwerte in Rot

BOXENSTOPPS / REIFENSTRATEGIE



STARTAUFSTELLUNG

1	Max Verstappen, NL	1
2	Oscar Piastri, AUS	81
3	Lando Norris, GB	4
4	Charles Leclerc, MC	16
5	Sergio Pérez, MEX	11
6	Carlos Sainz, E	55
7	Lewis Hamilton, GB	44
8	George Russell, GB	63
9	Yuki Tsunoda, JAP	22
10	Fernando Alonso, E	14
11	Liam Lawson, NZ	40
12	Pierre Gasly, F	10
13	Alexander Albon, THA	23
14	Esteban Ocon, F	31
15	Kevin Magnussen, DK	20
16	Valtteri Bottas, FIN	77
17	Lance Stroll, CAN	18
18	Nico Hülkenberg, D	27
19	Guanyu Zhou, CHN	24
20	Logan Sargeant, USA[1)]	2

Startnummer

[1)] Start aus Boxengasse, Setup-Änderung unter Parc fermé

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

GP JAPAN, FREIES TRAINING 1

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Max Verstappen	Red Bull	1.31,647 min	25
2.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,626 s	24
3.	Lando Norris	McLaren	+ 0,745 s	24
4.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,927 s	25
5.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 0,950 s	21
6.	Fernando Alonso	Aston Martin	+ 1,003 s	23
7.	Oscar Piastri	McLaren	+ 1,066 s	26
8.	Alexander Albon	Williams	+ 1,344 s	24
9.	Liam Lawson	Alpha Tauri	+ 1,358 s	28
10.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,393 s	17
11.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 1,396 s	25
12.	Pierre Gasly	Alpine	+ 1,482 s	23
13.	George Russell	Mercedes	+ 1,663 s	24
14.	Nico Hülkenberg	Haas	+ 1,801 s	24
15.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,869 s	22
16.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 2,052 s	22
17.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 2,213 s	24
18.	Kevin Magnussen	Haas	+ 2,328 s	23
19.	Logan Sargeant	Williams	+ 2,565 s	27
20.	Guanyu Zhou	Alfa Romeo	+ 3,184 s	23

GP JAPAN, FREIES TRAINING 2

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Max Verstappen	Red Bull	1.30,688 min	19
2.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,320 s	23
3.	Lando Norris	McLaren	+ 0,464 s	22
4.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,549 s	22
5.	George Russell	Mercedes	+ 0,640 s	22
6.	Fernando Alonso	Aston Martin	+ 0,804 s	22
7.	Alexander Albon	Williams	+ 0,867 s	23
8.	Oscar Piastri	McLaren	+ 0,974 s	22
9.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 1,022 s	24
10.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 1,051 s	22
11.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,083 s	22
12.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,106 s	22
13.	Nico Hülkenberg	Haas	+ 1.109 s	24
14.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 1,141 s	21
15.	Liam Lawson	Alpha Tauri	+ 1,453 s	23
16.	Guanyu Zhou	Alfa Romeo	+ 1,477 s	16
17.	Kevin Magnussen	Haas	+ 1,481 s	23
18.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,490 s	26
19.	Pierre Gasly	Alpine	+ 1,491 s	22
20.	Logan Sargeant	Williams	+ 1,632 s	25

GP JAPAN, FREIES TRAINING 3

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Max Verstappen	Red Bull	1.30,267 min	12
2.	Lando Norris	McLaren	+ 0,240 s	16
3.	Oscar Piastri	McLaren	+ 0,288 s	15
4.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,737 s	12
5.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,755 s	20
6.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,870 s	20
7.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,892 s	13
8.	George Russell	Mercedes	+ 1,238 s	9
9.	Fernando Alonso	Aston Martin	+ 1,282 s	16
10.	Guanyu Zhou	Alfa Romeo	+ 1,401 s	15
11.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 1,432 s	15
12.	Kevin Magnussen	Haas	+ 1,613 s	16
13.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,657 s	13
14.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,684 s	18
15.	Nico Hülkenberg	Haas	+ 1,712 s	13
16.	Logan Sargeant	Williams	+ 1,735 s	13
17.	Liam Lawson	Alpha Tauri	+ 1,781 s	18
18.	Alexander Albon	Williams	+ 1,846 s	12
19.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,887 s	19
20.	Pierre Gasly	Alpine	+ 1,932 s	15

GP JAPAN, QUALIFIKATION

	Fahrer	Q1	Q2	Q3
1.	Max Verstappen	1.29,878	1.29,964	1.28,877
2.	Oscar Piastri	1.30,439	1.30,122	1.29,458
3.	Lando Norris	1.30,063	1.30,296	1.29,493
4.	Charles Leclerc	1.30,393	1.29,940	1.29,542
5.	Sergio Pérez	1.30,652	1.29,965	1.29,650
6.	Carlos Sainz	1.30,651	1.30,067	1.29,850
7.	Lewis Hamilton	1.30,811	1.30,040	1.29,908
8.	George Russell	1.30,811	1.30,268	1.30,219
9.	Yuki Tsunoda	1.30,733	1.30,204	1.30,303
10.	Fernando Alonso	1.30,971	1.30,465	1.30,560
11.	Liam Lawson	1.30,425	1.30,508	
12.	Pierre Gasly	1.30,843	1.30,509	
13.	Alexander Albon	1.30,941	1.30,537	
14.	Esteban Ocon	1.30,960	1.30,586	
15.	Kevin Magnussen	1.30,976	1.30,665	
16.	Valtteri Bottas	1.31,049		
17.	Lance Stroll	1.31,181		
18.	Nico Hülkenberg	1.31,299		
19.	Guanyu Zhou	1.31,398		
20.	Logan Sargeant	keine Zeit		

STATISTIK DES WOCHENENDES

543

Lando Norris hat in Suzuka sein zehntes Podium gefeiert. Auf einen Sieg wartet der Brite bislang vergeblich. Das bringt ihn in einer Kategorie ganz nach vorne, in der man nicht vorne stehen will. Norris ist nun von den sieglosen Fahrern der mit den meisten WM-Punkten (543). Beim GP Japan übertrumpfte er Nico Hülkenberg (530). Teamkollege Oscar Piastri feierte schönere Marken: Seit der Hülkenberg-Pole 2010 in São Paulo fuhr erstmals wieder ein Rookie aus Startreihe 1 los. Der letzte Rookie auf dem Podium war Lance Stroll 2017 in Baku.

McLaren-Teamchef Andrea Stella mit seinen Pokaljägern

RENN-TICKER

START
Norris geht vorbei an Piastri und attackiert Verstappen erfolglos auf der Außenbahn. Dahinter schiebt Pérez Hamilton auf die Wiese. Weiter hinten wird Albon von Bottas auf die Hörner genommen.

RUNDE 2
Das Safety Car muss raus, um die Carbon-Trümmer gefahrlos zu beseitigen.

RUNDE 5
Direkt nach dem Restart schiebt Sargeant Bottas in der Haarnadel in die Botanik.

RUNDE 12
Wieder kracht es in der Haarnadel. Jetzt dreht Pérez Magnussen um. Der Red Bull wird in der Garage abgestellt.

RUNDE 13
Wegen der Crashs gibt es eine kurze VSC-Phase. Piastri kann sie zu einem zeitsparenden Boxenstopp nutzen.

RUNDE 14
Hamilton und Russell gehen zum zweiten Mal in den internen Zweikampf. Um die Situation zu entschärfen wird Hamilton zum Service geholt.

RUNDE 23
Weit nach den anderen Fahrern der Spitzengruppe kommt auch Russell. Er ist als Einziger auf einer Einstopp-Taktik unterwegs.

RUNDE 26
Norris macht mit frischen Reifen Druck auf Piastri, der durch den frühen Stopp vorbeikam. McLaren lässt die Positionen zurücktauschen.

RUNDE 38
Nach dem zweiten Verstappen-Stopp schickt Red Bull Pérez noch einmal raus, um seine Strafe für die Magnussen-Kollision abzusitzen.

RUNDE 48
Russell wird durchgereicht. Hamilton darf kampflos passieren. Eine Runde später geht auch Sainz vorbei.

RUNDE 53
Verstappen gewinnt mit 19,3 Sekunden vor Norris und Piastri. Red Bull ist damit vorzeitig Team-Weltmeister.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

EINZELKRITIKEN

Max Verstappen – Red Bull Racing
Note: 10/10 – Ø 9,50
Das war eine Vorstellung der Extraklasse. Verstappen fuhr mit sechs Zehnteln Vorsprung auf die Pole-Position. Im Rennen sollten es 20 Sekunden sein. Es wurden 19,3.

Sergio Pérez – Red Bull Racing
Note: 02/10 – Ø 6,63
Das war leider unterirdisch. Der Rückstand von 0,773 Sekunden in der Quali erhöhte den Druck im Rennen. Erst berührte er Hamilton, dann Magnussen. Dazu zwei Strafen.

Charles Leclerc – Scuderia Ferrari
Note: 09/10 – Ø 7,63
Leclerc hat sich für die Niederlage in Singapur revanchiert. Die Quali-Runde war fast so gut wie die von Verstappen. Aber auf Ferrari-Niveau. Mehr als Platz 4 war nicht drin.

Carlos Sainz – Scuderia Ferrari
Note: 08/10 – Ø 7,81
Sainz verlor das Duell gegen Leclerc. Am Samstag um drei Zehntel, am Sonntag um 6,3 Sekunden. Die Strategie mit dem zu späten Boxenstopp hat nicht geholfen.

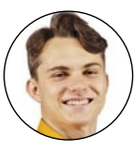
George Russell – Mercedes-AMG F1
Note: 07/10 – Ø 7,75
Russell wollte seinen Fehler von Singapur wiedergutmachen. Im Duell gegen Hamilton fuhr er, als säße er in einem anderen Auto. Die Ein-Stopp-Strategie löste das Problem.

Lewis Hamilton – Mercedes-AMG F1
Note: 08/10 – Ø 8,00
Mercedes hatte nicht den Speed von Ferrari. Deshalb wertete Hamilton den fünften Platz zwischen Leclerc und Sainz als Erfolg. Und das mit einem beschädigten Mercedes.

Esteban Ocon – Alpine
Note: 07/10 – Ø 6,75
Mehr als Q2 war nicht drin. Dass Gasly vor ihm stand, wurmte Ocon. Im Rennen schlug er zurück. Auch wenn Gasly aus taktischen Gründen kurz überholen durfte.

Pierre Gasly – Alpine
Note: 07/10 – Ø 6,63
Die Alpine-Piloten kamen in den Punkteränge ins Ziel. Gasly sollte Alonso angreifen, doch ihm fehlte der Speed. Deshalb musste er am Ende Ocon wieder vorbeilassen.

Lando Norris – McLaren
Note: 09/10 – Ø 7,81
Das Quali-Duell ging an Piastri. Im Rennen spielte der Engländer seinen Erfahrungsvorsprung beim Reifenmanagement aus. Er feierte zum vierten Mal Platz 2.



Oscar Piastri – McLaren
Note: 09/10 – Ø 7,38
Wenn ein Rookie beim ersten Suzuka-Auftritt in die erste Startreihe fährt, muss man den Hut ziehen. Piastri krönte seine Leistung mit dem ersten Podestplatz in der Formel 1.

Valtteri Bottas – Alfa Romeo Racing
Note: 04/10 – Ø 5,44
Im Q1 war wegen individueller Fehler Endstation. Beim Start geriet Bottas zwischen Albon und Ocon, musste an die Box, nur um später von Sargeant rausgeboxt zu werden.

Guanyu Zhou – Alfa Romeo Racing
Note: 05/10 – Ø 5,50
Zhou kam über den letzten Startplatz nicht hinaus. Beim Start fuhr er über Wrackteile, die den Unterboden beschädigten. Dafür war der Rennspeed nicht einmal schlecht.

Fernando Alonso – Aston Martin
Note: 08/10 – Ø 8,50
Der Aston Martin ist zurzeit kein Auto für das Podest. Alonso ist trotzdem der Einzige, der es immer ins Q3 geschafft hat. Und er holte trotz verordneter Schonfahrt vier Punkte.

Lance Stroll – Aston Martin
Note: 05/10 – Ø 6,50
Schon wieder flog Stroll im Q1 raus. Nach einer starken Startrunde tauchte er auf Platz 12 auf. Doch er kam nur 20 Runden weit. Das Team entdeckte einen Riss im Heckflügel.

Kevin Magnussen – Haas F1 Team
Note: 06/10 – Ø 6,06
Magnussen wurde mit einer Zwei-Stopp-Strategie losgeschickt. Das Rennen ließ sich gut an, doch dann boxte ihn Pérez ins Aus. Der frühe Stopp ruinierte die ganze Taktik.

Nico Hülkenberg – Haas F1 Team
Note: 06/10 – Ø 6,63
Schon wieder verlor Hülkenberg das Quali-Duell gegen Magnussen. Im Rennen setzte er die Drei-Stopp-Strategie gut um. Im Ziel fehlten 5,5 Sekunden auf die Alpha Tauri.

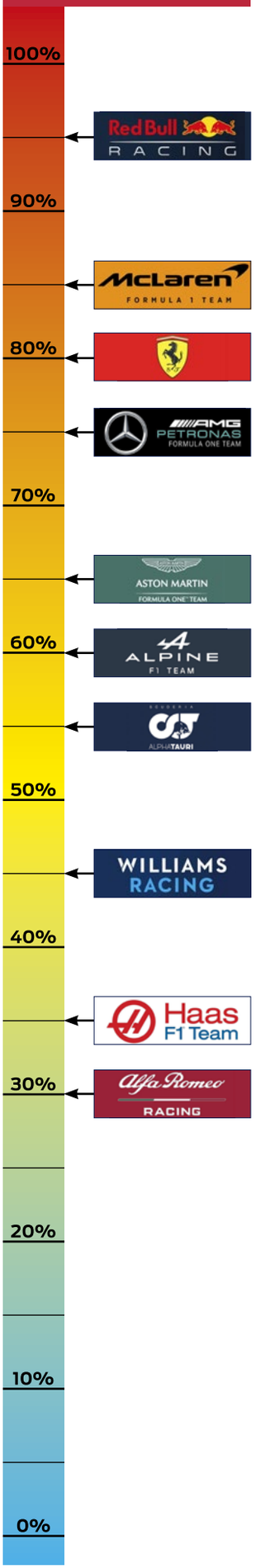
Yuki Tsunoda – Scuderia Alpha Tauri
Note: 07/10 – Ø 7,00
Der Aufstieg ins Q3 wurde von den Fans lautstark bejubelt. Es sah nach Punkten aus, doch das Team schickte Tsunoda mit einem zu späten zweiten Stopp in den Verkehr.

Liam Lawson – Scuderia Alpha Tauri
Note: 08/10 – Ø 8,00
Das Q3 verpasste Lawson um 43 Tausendstel gegen Alonso. Im Rennen fehlte nicht viel für Platz 10. Lawson setzt seine beeindruckende Serie mit guten Rennen fort.

Alex Albon – Williams Racing
Note: 06/10 – Ø 7,75
Albons Rennen war nach 300 Metern ruiniert. Da sprang er über den Alfa Romeo von Bottas. Er gab seinem schlechten Start die Schuld. Nach 26 Runden gab Albon auf.

Logan Sargeant – Williams Racing
Note: 02/10 – Ø 4,81
Die Q1-Runde lag auf Albon-Niveau. Bis er in der Zielkurve crashte. Auch die Kollision mit Bottas in der Haarnadel ging auf Sargeants Kappe. So macht er keine Werbung für sich.

FORMBAROMETER



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

AUS DEM FAHRERLAGER

PIASTRI AUF JAPANISCH

Oscar Piastri war zum ersten Mal in Suzuka, doch der Australier ist mit der Sprache besser vertraut als die meisten seiner Kollegen. „Ich hatte Japanisch drei oder vier Jahre in der Schule und war gespannt, an wie viele Wörter ich mich noch erinnere." Als er in der Pressekonferenz gebeten wurde, etwas auf Japanisch zu sagen, kam aber nicht viel dabei heraus. „Ist wohl doch nicht so viel hängen geblieben", gab Piastri zu.

ALBON IN DAYTONA

Alexander Albon will fremdgehen. Der Williams-Pilot plant, 2024 für das Team Wayne Taylor Racing (WTR) einen Acura-LMDh-Prototyp beim 24h-Rennen von Daytona (IMSA) zu fahren. Die Verträge sind noch nicht unterschrieben, aber Williams hätte keine Einwände.

FAST ALLE BEI VETTEL

Sebastian Vettel hatte das ganze Fahrerlager zur Einweihung seiner Insektenhotels in Kurve 2 geladen. Fast alle kamen. Von den Fahrern fehlte nur Kevin Magnussen, unter den Teamchefs Frédéric Vasseur und Günther Steiner.

OCON SCHLÄGT HAMILTON

Im richtigen Leben kommt es eher selten vor, dass Esteban Ocon Lewis Hamilton schlägt. In Suzuka kam es dazu bei einem Rennen mit ferngesteuerten Autos. Die beiden Stars ließen ihre Kindheitshobbys in der Boxengasse wiederaufleben. Doch es war ein ungleiches Duell. „Ich übe regelmäßig mit diesen Autos.

WILHELM

Ocon und Hamilton im Duell

Für Lewis war es das erste Mal nach vielen Jahren. Er hat sich gut geschlagen, gleich den ersten Bremspunkt exakt getroffen." Hamilton grinst: „Dafür habe ich mich ein paar Mal überschlagen."

KNIEOPERATION FÜR WOLFF

Mercedes-Teamchef Toto Wolff nahm sich für den GP Japan eine Auszeit. Der Österreicher ließ sich am linken Knie operieren. Andenken an einen Sportunfall.

DE VRIES IN DER UNI

Nyck de Vries hat sich nach seinem Rauswurf von Alpha Tauri in der US-amerikanischen Elite-Universität Harvard eingeschrieben. Während die Ex-Kollegen in Suzuka unterwegs waren, besuchte der Niederländer seine ersten Vorlesungen.

MAMA PIASTRI

Nicole Piastri, die Mutter von Oscar Piastri, bringt die Fans ihres Sohnes mit lustigen Beiträgen auf Twitter immer wieder zum Schmunzeln. Nachdem ihr Sohn im Qualifying in die erste Startreihe raste, fragte die Australierin: „Wo bekomme ich denn jetzt noch schnell einen günstigen Flug von Melbourne nach Japan her?" McLaren-Boss Zak Brown bot spontan an, für die Tickets zu zahlen. Mama Piastri lehnte aber ab: „Es ist vielleicht doch besser, wenn ich meine Panik-Attacken in gewohnter Umgebung durchstehe. Für das Rennen in Las Vegas plane ich aber jetzt schon, die Kunst der Meditation zu erlernen."

KUSS AUF DEN POKAL

Der japanische F1-Sponsor Lenovo hat für das Rennen in Suzuka einen neuartigen Siegerpokal entwickelt, in dem eine besondere Technik versteckt war. Der Kuss auf einen Sensor am Rand der Trophäe brachte bunte LEDs auf der Außenseite zum Leuchten.

RED BULL

Verstappen ließ den Pokal leuchten

KOMMENTAR

Hin und wieder tue es noch weh. Sebastian Vettel geht mit seinem Rentnerdasein ehrlich um. Das Rennfahren bekommt man nicht so einfach aus den Schuhen. Deshalb will er ein Comeback auch nicht kategorisch ausschließen. „Wenn ich irgendwann zu dem Schluss kommen sollte, dass ohne nicht geht, dann werde ich wieder fahren. Ich wünsche es mir nicht, aber es wäre dumm, sich jetzt festzulegen, um dann vielleicht doch die Kehrtwende zu machen." Es könnte schon bald so weit sein. Vettel soll an einem Le-Mans-Projekt mit Porsche basteln. Der Aufbau eines Insektenhotels in Suzuka ist eine Herausforderung, die Gedanken an eine Rückkehr nur für eine Weile verscheucht. „Ich brauche natürlich mehr davon. Eine solche Sache füllt mich nicht aus." Vettel bleibt sich auch außerhalb des Rennzirkus

WILHELM

In Suzuka war Vettel endlich wieder mit den anderen F1-Piloten vereint

treu: Was er anpackt, macht er mit hundertprozentigem Einsatz. Diesmal geht es ihm um das Thema Biodiversität: „Das Artensterben zu verhindern ist genauso wichtig wie der Kampf gegen den Klimawandel", sagt Vettel. Die Kampagne „Racing for biodiversity" kam ihm vor einem Jahr in den Sinn. Im Innenraum der Suzuka-Strecke sollte ein Biotop für Bienen und Käfer geschaffen werden. Um Aufmerksamkeit zu schaffen, reicht der berühmte Name allein nicht aus. Vettel brauchte die Formel 1 als Bühne. Und er überzeugte tatsächlich Stefano Domenicali, dass es für beide Seiten eine gute Sache sei, Flagge zu zeigen. Das will etwas heißen, denn normalerweise hat alles im Umfeld der Formel 1 seinen Preis. Zum Aufbau der elf Insektenhotels reiste Vettel eine Woche vor dem Grand Prix nach Japan und schuftete sich bis drei Uhr morgens mit Säge und Hammer die Finger wund. Es gibt natürlich auch solche, die sich die Frage stellten, wie Rennautos und Bienen zusammenpassen. Müssen sie gar nicht. Vettel hat die Aufmerksamkeit, die er sich wünschte. Die Formel 1 ist nur Beifahrer und muss sich nicht dem Vorwurf des Greenwashings aussetzen. Es ist immer noch besser, als gar nichts zu tun. ■

Michael Schmidt
Redakteur

Passt Vettels Biodiversitätskampagne zur Formel 1? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribuene@motorpresse.de

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Nach der Singapur-Pleite hingen dunkle Wolken über Red Bull. Doch die verzogen sich in Suzuka schnell wieder

Antwort des Imperi

Verkehrte Welt in Singapur: Ferrari gewinnt, Red Bull scheitert. War das ein Ausrutscher oder das erste Anzeichen einer Trendwende? Ferrari ist besser geworden, doch Red Bull gab eine starke Antwort.

Von: **Michael Schmidt**

Das Aufatmen war hörbar. Red Bull gewinnt nicht alle Rennen in einer Saison. Damit ist der totale Durchmarsch gescheitert. Wie 1988, als McLaren in Monza über Jean-Louis Schlesser stolperte. Beim GP Singapur gab es keinen Schlesser. Red Bull stolperte über sich selbst. Das beste Auto der Saison hatte einen schlechten Tag. Max Verstappen und Sergio Pérez qualifizierten sich nur für die Plätze 11 und 13. Sieben Zehntel hinter der Spitze. Im Rennen zeigte Red Bull eine bessere Form. „Wenn das Safety Car fünf Runden früher oder später gekommen wäre, hätten wir in der Spitzengruppe mitgemischt“, ist Sportchef Helmut Marko überzeugt. Verstappen lässt das nicht gelten. „Wir haben das Rennen am Samstag verloren und nicht verdient, weiter vorne in der Startaufstellung zu stehen.“

Was genau schiefgelaufen ist, hält Red Bull unter Verschluss. Die offizielle Erklärung ist, dass man mit der Fahrzeugabstimmung auf Irrwege geraten sei. So wie 2022 in Interlagos, als man auch chancenlos war und im Rennen nur die Plätze 6 und 7 belegte. Vollständig war die Pleite von Singapur auch sieben Tage später in Suzuka nicht geklärt. „Wir haben noch nicht alle Antworten“, bedauert Pérez. Es gibt ein paar Erklärungen, doch um die zu verifizieren, müsste man noch einmal in Singapur fahren. „Wir werden erst nächstes Jahr genau wissen, was wir falsch gemacht haben“, vertröstet Teamchef Christian Horner die Fragesteller. Helmut Marko nimmt die Werkzeuge der Moderne unter

> „Singapur war ein Weckruf für uns, der zeigte, wie einfach es ist, aus der Spur zu geraten. Wir wollten das in Suzuka unbedingt wieder geraderücken.“
>
> Christian Horner

Beschuss: „Unsere Simulationen können keine Stadtkurse. Deshalb waren wir schon in Monte Carlo verwundbar.“

Die Konkurrenz hat einen anderen Verdacht. Sie glaubt, dass die jüngsten Technischen Direktiven Red Bull eingebremst haben. In TD018 steht, dass sich die Flügel vorne wie hinten in Relation zu ihrer Befestigung nicht bewegen dürfen. TD039 zielt auf den Unterboden ab. Ab dem GP Singapur sind sämtliche Dämmstoffe zwischen dem Chassis und der Schutzplanke verboten. Die neue Definition der Regeln verbietet auch hervorstehende Befestigungsschrauben, die sich bei Fahrbahnkontakt in die Planke drücken und somit eine dämpfende Wirkung haben. Red Bulls Gegner sehen darin eines der Geheimnisse des besten Autos der Saison. Nach ihrer Theorie kann Red Bull deshalb mindestens zwei Millimeter tiefer fahren, ohne die Schutzplanke mehr als zehn Prozent im Rennen abzunutzen. „Wenn wir so tief fahren könnten wie Red Bull, wären wir eine halbe Sekunde schneller“, glaubt ein Mercedes-Ingenieur.

Wunschdenken der Gegner

Da ist viel Wunschdenken bei. Irgendwie müssen die Verlierer ja ihre Niederlagen erklären. Horner liefert ein bisschen zu schnell eine Erklärung zu dem Thema ab: „Die Technischen Direktiven haben uns gar nicht betroffen und deshalb keinen Einfluss auf unsere Leistung in Singapur.“

Horner räumt immerhin ein, dass auch der Red Bull RB19 seine Schwachstellen hat. „Das haben

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTORSPORT IMAGES

wir schon in Monte Carlo gesehen. Alonso ist dort eine phänomenale Qualifikationsrunde gefahren, und Max hat im letzten Streckenabschnitt jede Leitplanke getroffen, um diese Zeit zu unterbieten. Schon da hat sich gezeigt, dass Stadtkurse und speziell Kurven mit einem kurzen Radius eine Herausforderung für uns sind. Wir werden dieses Problem für nächstes Jahr angehen, aber es ist unheimlich schwierig, ein Auto zu bauen, das auf allen 24 Strecken gut ist."

Suzuka war der ideale Ort, die Niederlage von Singapur vergessen zu machen. Die Achterbahn im Honda-Land ist wie gemalt, um die Qualitäten des Red Bull RB19 zu zeigen. Trotzdem hatte man den Eindruck, dass die Weltmeistertruppe alles unternahm, um den Eindruck zu verwischen, Singapur könnte eine Trendwende gewesen sein. Verstappen setzte schon fünf Minuten nach Trainingsbeginn eine Bestzeit, an der die Gegner zu knabbern hatten. Er investierte zwei Garnituren Soft-Reifen und eine extrem langsame Aufwärmrunde, um auch im zweiten Training die Bestzeit zu fahren. So als müsste er sich und dem Team beweisen: Ja, wir können es noch. In der Qualifikation demontierte er mit einem Vorsprung von 0,581 Sekunden die Konkurrenz. Und vor dem Rennen versprach er seinem Team: „Ich gewinne mit 20 Sekunden Vorsprung." Bei 19,3 Sekunden zeigte er Erbarmen.

Ferrari schwamm nur kurz auf einer Welle der Glückseligkeit. Der Sieg von Carlos Sainz in Singapur hat die Saison der Roten gerettet. Weil der Erfolg in Maranello Ruhe einkehren ließ. Nichts ist wichtiger als das. „Ich lese keine Nachrichten mehr. Sie halten uns nur von unserer Arbeit ab", beklagt sich Teamchef Frédéric Vasseur. Er selbst hat schlechte Ergebnisse oft schöngeredet, um den Druck aus dem Kessel zu nehmen. Ferrari funktioniert nur, wenn die Basis in Ruhe arbeiten kann.

Der SF-23 hat seine Defizite, die er bis Saisonende nicht mehr abstreifen kann. Singapur war mehr ein Sieg von Carlos Sainz als von Ferrari. Weil der Kurs an der Marina Bay eine der wenigen Strecken ist, auf der man mit kluger Taktik eine Führung 62 Runden lang verteidigen kann. Der 243. GP-Sieg des ältesten Formel-1-Teams hat nichts damit zu tun, dass die Ingenieure entscheidend Rundenzeit gefunden hätten. Das Layout passte einfach zum Auto. „Wir können Kurven mit einem kurzen Radius, schnelle Richtungsänderungen und Geraden", analysiert Sainz. Dazu kein Wind und konstante Temperaturen.

Suzuka ist der Gegenentwurf zu diesem Anforderungsprofil. In den langen und schnellen Kurven rächt sich ein Auto, das aerodynamisch instabil ist. Nichts ist schlimmer als Rutschen in schnellen Kurven. Das heizt über die Distanz die Reifen auf. Ein Problem, das Ferrari seit Saisonbeginn verfolgt. Die großen Upgrades von Barcelona und Silverstone konnten nur partiell Abhilfe schaffen. Die Gesamtarchitektur des Autos schränkt die Aerodynamiker in ihren Maßnahmen ein. So war auch die fünfte Spezifikation des Unterbodens in Suzuka nur ein Tropfen auf den heißen Stein. „So spät in der Saison darfst du von Upgrades keine großen Fortschritte mehr erwarten. Es ist mehr eine Lehrstunde dafür, in welche Richtung wir 2024 gehen müssen", erklärt Vasseur.

Im nächsten Jahr baut Ferrari ein neues Chassis und neues Getriebegehäuse. Unten stark zugeschnitten, um den Aerodynamikern mehr Platz oberhalb des Unterbodens zu geben. Seit dem Zandvoort-Wochenende sieht Ferrari klarer. Und das machte sie auch in Suzuka für Mercedes zum Gegner. „Wir haben da im ersten Training Zeit in ein paar Experimente investiert, die uns jetzt das Auto und das Setup besser verstehen lassen", erzählt Vasseur. ■

WILHELM

Nach dem Singapur-Sieg kann Ferrari-Chef Vasseur wieder in Ruhe arbeiten

WILHELM

Neidischer Blick auf den Red Bull. Hamilton fordert einen Konzeptwechsel

MOTORSPORT IMAGES

Hinter Verstappen präsentierte sich McLaren als zweite Kraft in Suzuka

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Formel 1

Piastri bleibt bis 2026

McLaren hat sich sein Supertalent Oscar Piastri bis 2026 gesichert. Zusammen mit Lando Norris kann das Team in den nächsten Jahren auf eine der besten Fahrerpaarungen zurückgreifen.

Von: **Michael Schmidt**

Oscar Piastri ist ein Weltmeister von morgen. Schon lange nicht mehr hat sich ein Rookie so schnell in der Königsklasse etabliert. Für McLaren war die Vertragsverlängerung deshalb ein Selbstläufer. Piastri war ursprünglich bis 2024 gebunden. Jetzt hängt der 22-jährige Australier noch zwei weitere Jahre dran: „Ich bin happy, dass meine Zukunft so langfristig in Papaya gesichert ist. Das gibt mir Sicherheit. Als Neuling ist es wichtig, ein Team hinter dir zu haben, das an dich glaubt."

Teamchef Andrea Stella gibt das Kompliment zurück: „Uns war schnell klar, dass Oscar der richtige Mann für uns ist. Wir brauchen keine weiteren Beweise seines Könnens. Er hat Talent, die Fähigkeit, sich ständig zu verbessern und passt in unsere Kultur. Wir konnten ihm auf der Rennstrecke zeigen, dass unsere Pläne nicht nur leere Worte sind, und er bestens bei uns aufgehoben ist." Lando Norris ist bei McLaren auf jeden Fall noch bis 2025 an Bord. Sein Urteil: „McLaren hat die beste Fahrerpaarung im Feld." ■

WILHELM

Oscar Piastri: Erst der neue Vertrag, dann ein starkes Debüt in Suzuka

Formel 1

Rückschritt für Lawson

Alpha Tauri hat offiziell bestätigt, dass man 2024 mit Yuki Tsunoda und Daniel Ricciardo auf Punktejagd gehen will. Liam Lawson muss trotz starker Leistungen wieder auf der Ersatzbank Platz nehmen.

Von: **Tobias Grüner**

Dass die Vertragsverlängerung mit Tsunoda beim Heimspiel des Japaners verkündet wird, konnte man erwarten. Dass in einem Zug auch noch Ricciardo bestätigt wurde, entsprach nicht dem ursprünglichen Plan. Eigentlich wollten die Red-Bull-Bosse noch warten, bis der Australier seine Handverletzung auskuriert und ein paar weitere Rennen absolviert hat.

Doch nach zwei starken Auftritten von Liam Lawson in Monza und Singapur drohte etwas Unruhe ins Team zu kommen. Die Forderungen von außen wurden immer lauter, den Neuseeländer so schnell wie möglich in ein Stammcockpit zu befördern.

Die Verantwortlichen betonen, dass es nur eine Frage der Zeit ist, bis der Aufstieg kommt. Lawson, der aktuell neben seinen F1-Auftritten auch noch in der japanischen Super-Formula-Serie um den Titel fährt, soll 2024 als Ersatzmann für beide Red-Bull-Teams fungieren. Für ihn wird ein Ausbildungsprogramm mit Testeinsätzen in 2022er F1-Rennern aufgelegt. Dazu kommen Simulator-Sessions. Und er ist bei allen Rennen vor Ort.

„Die Regeln bleiben 2024 praktisch unverändert", erklärte Teamchef Franz Tost. „Da war es nur logisch, dass wir auch bei den Fahrern auf Konstanz setzen. Ich bin sehr zufrieden mit der Entwicklung von Yuki in den letzten zweieinhalb Jahren. Zusammen mit Daniels Erfahrung als Rennsieger haben wir 2024 eine der stärksten Paarungen im Feld." ■

RED BULL

Beim Junior-Team von Red Bull setzt man 2024 auf erfahrenes Personal

NACHRICHTEN

GROSSES ANGEBOT

Hitech Grand Prix, Lucky Sun und Rodin wollten in die Formel 1, haben von der FIA aber Absagen bekommen. Die drei Antragsteller hatten bereits Personal für den geplanten Einstieg angestellt. Im Fall von Hitech 90 Leute. Die sind jetzt wieder auf dem Markt. Und der bedient sich eifrig. Vor allem ehemalige Red-Bull-Mitarbeiter sind gefragt.

ZURÜCK ZU STRAFEN

Die Sportkommissare rudern zurück. In einem Treffen mit den Teammanagern wurden noch einmal die Urteile nach der Qualifikation zum GP Singapur diskutiert. Da gab es für Max Verstappen und Logan Sargeant für Behinderungen von Kollegen nur Verwarnungen statt Strafen. Das wird sich ändern. Unabhängig davon, ob das Team den Fahrer gewarnt hat oder nicht, kostet jede Behinderung ab sofort wieder drei Startplätze, bei gefährlichen Manövern fünf.

HIRAKAWA BEI MCLAREN

McLaren gibt einen weiteren Reservefahrer bekannt. Ryo Hirakawa kommt wie IndyCar-Star Patricio O'Ward nicht aus der Formel 2, sondern hat sich in der WEC mit Toyota einen Namen gemacht. Der Le-Mans-Sieger von 2022 wird von Toyota-Chef Akio Toyoda gefördert. Worauf sofort Gerüchte kursierten, dass Toyota bald F1-Motoren für McLaren liefert.

REIFEN NICHT GUT GENUG

Pirelli hat im Freien Training von Suzuka neue C2-Medium-Reifen für 2024 getestet, die beim Grip besser in die Lücke zwischen C1 und C3 passen sollen. Doch laut Sportchef Mario Isola verlief der Test nicht sonderlich erfolgreich. Der erhoffte Gripvorteil ließ sich nicht erkennen: „Der Unterschied zu den bestehenden C2-Reifen war so gering, dass es sich wohl nicht lohnen wird, den neuen Reifen für 2024 zu homologieren."

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Wieder von Bord: René Rasts Formel-E-Comeback dauerte nur eine Saison

MOTORSPORT IMAGES

Auf dem Sprung

Nach dem technischen Neustart in der letzten „Winterpause“ durchläuft die Formel E diesmal massive Veränderungen in ihrem Fahrerfeld. Einen Monat vor dem Valencia-Test sind mehrere Cockpits offen. Der bislang größte Verlierer der Rochaden: Fans deutscher Piloten.

Von: **Philipp Körner**

André Lotterer weiß genau, wie ambivalent der Fahrerjob in der Formel E sein kann. Nach sechs Saisons mit insgesamt 81 Rennen zog der Deutsche vor wenigen Wochen einen Schlussstrich unter seine Monoposto-Karriere und erklärte: „Die Formel E ist die herausforderndste, aber auch die unterhaltsamste Serie, in der ich je angetreten bin.“ Denn neben dem reinen Fahren erfordert sie eine taktische, bisweilen aggressive Mentalität, die durchaus einmalig ist und nicht allen liegt.

In der jüngeren Vergangenheit entstand so ein fester Kreis von Spezialisten, der sich in den Ergebnislisten der vorherigen Saison 9 widerspiegelt. Champion Jake Dennis triumphierte in seiner dritten Saison – genauso lange ist der final zweitplatzierte Nick Cassidy dabei. Sein nächstjähriger Jaguar-Teamkollege und WM-Dritte Mitch Evans kann bereits auf sieben Saisons mit vier Top-5-Endresultaten zurückblicken. Die Newcomer Jake Hughes (McLaren-Nissan) und Sacha Fenestraz (Nissan) bewiesen im Quervergleich zwar mehrmals ihr Potenzial, aber haderten oft in den entscheidenden Momenten mit der E-Meisterschaft. Beide berichteten von reichlich Hausaufgaben für Saison 10.

Rivalität mit Langstrecke

Wie hoch Erfahrung gehandelt wird, zeigten mehrere Verpflichtungen seit Ende Juli. Neben dem bereits erwähnten Jaguar-Duo Cassidy und Evans sicherten sich Envision, Nissan, Andretti und McLaren die Dienste routinierter Elektro-Racer. Team-Weltmeister Envision Racing lotste zügig Robin Frijns als Cassidy-Ersatz zurück. Der Niederländer erlebte einen harzigen Gen3-Auftakt bei Abt, dessen Tiefpunkt die Handverletzung war. Für eine Wiedervereinigung entschied sich auch Nissan. Oliver Rowland fährt nach eineinhalb teils katastrophalen Mahindra-Saisons wieder für die Franko-Japaner. Teamchef Volpe begründete die Entscheidung mit Vertrautheit und Wissen, das der Brite an den Youngster Fenestraz weitergeben soll.

Rowlands Vorgänger Norman Nato dockte wiederum bei Andretti an. Der WM-Zehnte soll nicht der erste Kandidat auf der Liste gewesen sein, die gerüchteweise den Aston-Martin-F1-Junior Felipe Drugovich umfasste. Angesichts des wilden Fahrermarkts entschieden sich die US-Amerikaner schließlich für die Erfahrung von Nato. Ähnliches könnte auch McLaren über Sam Bird gedacht haben. Der Brite will nach einer mittelmäßigen Saison einen Neustart wagen. Der vorherige Pilot René Rast beendete sein Comeback nach nur einer Saison, um sich wie Lotterer auf den Sportwagenbereich zu konzentrieren. Da dort viele Formel-E-Fahrer gute Gehälter mit Doppelprogrammen verdienen, sind die aktuellen Überschneidungen ein großer Faktor bei den Planungen.

De Vries vor Rückkehr?

Obwohl offizielle Bestätigungen noch ausstehen, gelten das Porsche-Duo und Maximilian Günther bei Maserati als gesetzt. Auch bei DS stehen die Zeichen auf Kontinuität. Stellantis’ Sportabteilung war mit Stoffel Vandoorne und Jean-Éric Vergne zufrieden, aber möchte beide 2024 ebenfalls dauerhaft in der WEC einsetzen. Trotz der noch zu lösenden Termin-Probleme stehen die Chancen auf eine Fortsetzung gut. Einen Schritt weiter ist NIO. Die Chinesen bestätigten am vergangenen Freitag (22.9.) die Vertragsverlängerungen.

Somit gibt es die meisten Fragezeichen bei den Indern von Mahindra und ihren Kunden bei Abt. Der Maserati-Abgänger Edoardo Mortara dürfte bei ihnen Interesse wecken. Gleiches gilt womöglich für den Weltmeister Nyck de Vries, der vor seinem kurzfristigen Wechsel in die Formel 1 als Maserati-Anwärter galt. Bei ihm sorgen ebenfalls Überschneidungen mit der WEC für Kopfzerbrechen. Der von Toyota umworbene Niederländer könnte sich allen voran zwischen den 6 Stunden von Spa und dem Berlin-Doubleheader entscheiden müssen. Mehr Klarheit im Kalender und eine hoffentlich volle Liste dürfte spätestens der traditionelle Valencia-Test vom 23. bis 27. Oktober bringen. ■

FAHRERPLANUNG SAISON 10

DS Penske	Stoffel Vandoorne*
	Jean-Éric Vergne*
Maserati-DS	Maximilian Günther*
	TBA
Jaguar	Nick Cassidy
	Mitch Evans
Envision-Jaguar	Sébastien Buemi
	Robin Frijns
Mahindra	TBA
	TBA
Abt-Mahindra	TBA
	TBA
NIO 333	Sérgio Sette Câmara
	Dan Ticktum
Nissan	Sacha Fenestraz
	Oliver Rowland
McLaren-Nissan	Sam Bird
	Jake Hughes
Porsche	António Félix da Costa*
	Pascal Wehrlein*
Andretti-Porsche	Jake Dennis
	Norman Nato

*Bestätigung wahrscheinlich

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Samstag Sieger, Sonntag Letzte: Oosten/Spengler erlebten in Spielberg die volle Bandbreite der Gefühle

ADAC MOTORSPORT

Berg- und Talfahrt

Der vorletzte Event des ADAC GT Masters brachte ein größeres Feld und viel Spannung. Die Siege gingen an Maxime Oosten/Bruno Spengler (BMW) und Christian Engelhart/Michael Joos (Porsche).

Von: **Michael Bräutigam**

Es gibt wieder vermehrt gute Nachrichten von der „Liga der Supersportwagen“. Die ersten waren auf der Starterliste für Spielberg zu sehen. Mit den DTM-Laufsiegern Bruno Spengler, Philip Ellis und Christian Engelhart waren gleich drei hochkarätige Zuwächse dabei. Spengler, DTM-Champion von 2012, stieß wie Debütant Maxime Oosten zum Team FK Performance Motorsport, das nach der unfreiwilligen Pause in Sachsen wieder zurückkehrte.

Auch der Engstler-Audi war zurück im Feld und mit Jonas Karklys sowie Neuling J.P. Southern besetzt. Der Einsatz des Litauers ging zulasten des Audi von Juta Racing. Weil das Joos-Team aber einen zweiten Porsche – der eigentlich gerade abgelösten Generation 991.2 – einsetzte, war unterm Strich doch wieder eine zweistellige Teilnehmerzahl zu verzeichnen.

Dass die Klasse bei all der fehlenden Masse immer vorhanden war, stellte etwa GRT-Teamchef Gottfried Grasser bereits vor seinem Heimspiel fest. „Wir tun uns schwerer zu gewinnen als in Jahren mit 40 Autos.“ Und nachdem man bisher nur einmal gewinnen konnte, war der Druck hoch, in Spielberg den Anschluss im Titelrennen herzustellen.

Bärenstarke BMW-Fahrer

Benjamín Hites schaffte im Samstags-Qualifying auf nasser Strecke zumindest schon mal die ideale Ausgangsposition dafür. Wie beim Auftakt in Hockenheim sicherte er sich die Pole-Position. Insgesamt fuhr der GRT-Lambo mit der Nummer 63 zum vierten Mal in dieser Saison vom Platz an der Sonne los.

Alain Valente im besser platzierten der beiden HRT-Mercedes wurde in Kurve eins von Michael Joos angegriffen, behielt aber P2. Joos war nach seinem starken Qualifying im „Altfahrzeug“ daraufhin gleich im Visier von Tabellenführer Salman Owega. Der Startfahrer im Landgraf-Mercedes schnappte sich den fahrenden Teamchef noch im Verlauf der ersten Runde. Zwei Umläufe später war auch Valente fällig, und die AMG-interne Hackordnung wieder im Sinne Owegas hergestellt. Während Hites vorne souverän die Spitze hielt und Owega im luftleeren Raum auf P2 fuhr, entwickelte sich um den vermeintlich letzten Podestplatz für den Rest des Rennens ein packender Mehrkampf.

> „Wir haben am Sachsenring und gestern viele Punkte verloren. Aber in Hockenheim haben wir beim Auftakt schon gewonnen. Wir geben nicht auf.“
>
> Sven Müller, Team Joos

Oosten, 2022 noch Meister im BMW M2 Cup, wurde derweil bei seinem Einstand der Mann der ersten Rennhälfte. Vom sechsten Platz arbeitete er sich mit dem starken BMW-Topspeed bis zur Runde der Boxenstopps bereits bis auf P3 nach vorne.

Für die als Tabellenzweite angereisten Finn Gehrsitz und Sven Müller im „neuen“ Joos-Porsche kam es schon gar nicht mehr zum Fahrerwechsel. Gehrsitz kollidierte mit dem Schubert-BMW von Eduardo Coseteng und musste das Auto mit einem Schaden an der Aufhängung nach rund 21 Minuten abstellen.

Das muntere Raufen um den dritten Platz hielt nach den Fahrerwechseln an. Spengler lag zunächst ungefährdet auf dem letzten Podestrang. Doch was Oosten in der ersten Hälfte zeigte, war auch Markenkollege Ben Green im Schubert-BMW zu leisten imstande. Der Brite kämpfte sich vom siebten Platz mit teils britischer Härte bis auf P4 vor und konnte sogar Spengler noch in Bedrängnis bringen. Der bot all seine Rennerfahrung auf und verteidigte den Treppchen-Platz.

Dass es sogar um den Sieg ging, stellte sich erst Stunden später heraus. Marco Mapelli und Elias Seppänen hatten die ersten beiden Plätze vermeintlich sicher nach Hause gebracht. Doch der Tank des GRT-Lambo gab letztlich nur 1,76 Kilo statt der geforderten zwei Kilo Restsprit für die

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ADAC MOTORSPORT

Old but gold: Engelhart/Joos gewannen am Sonntag im Vorjahresauto

ADAC MOTORSPORT

GRT-Pech beim Heimspiel: Samstag disqualifiziert, Sonntag Technik-Ärger

Benzinprobe her. Die Disqualifikation war damit gewiss. Die Tabellenführer Owega/Seppänen erbten aber nicht etwa den Sieg, sondern gingen letztlich ebenfalls leer aus: Weil das Auto um drei Kilo zu leicht gewogen wurde – nach Abzug der Toleranz also ein Kilo –, wurde auch der Landgraf-AMG nachträglich disqualifiziert.

Mit Veröffentlichung des revidierten Rennergebnisses um kurz nach 22 Uhr hatte BMW plötzlich einen Doppelsieg eingefahren. „Ich fand sehr schnell in meinen Rhythmus und setzte eine Attacke nach der anderen. Gleichzeitig habe ich mich darauf konzentriert, die Reifen nicht zu sehr zu beanspruchen“, berichtete der 19-jährige Oosten von seinem beeindruckenden Debüt. Für Spengler, der schon 2015 beim Finale in Hockenheim im GT Masters seinen Ersteinsatz hatte und dort einen dritten Platz feiern konnte, war es ebenfalls der erste Sieg in der Serie.

Egal ob mit oder ohne Disqualifikationen: Die Titelentscheidung konnte in Spielberg nicht mehr fallen. Und wer am Samstag noch nicht vom sportlichen Wert der Serie überzeugt war, der war es spätestens am Sonntag.

Wettertechnisch stand der Tag dabei unter genau umgekehrten Vorzeichen. Nach nassem Quali und trockenem Rennen am Samstag blieb es am Sonntagmorgen trocken – mit einer Pole für Christian Engelhart – und am Nachmittag kam der Regen. Der „alte“ Porsche schien schon am Samstag stärker eingestuft zu sein als der Nachfolger, was sich so auch im Rennen zeigte.

Owega: Seltener Fehltritt

Der Regen, der kurz vorm Start einsetzte, konnte daran nichts ändern. Bis auf Ben Green setzten alle Fahrer auf Regenreifen. Spengler fuhr nach den zwei Einführungsrunden zur Box, um Slicks aufzufassen. Für beide sollte sich der Poker nicht auszahlen, denn Regenreifen waren letztlich die klar bessere Wahl. Immerhin: Oosten fuhr kurz vor Schluss auf wieder trockenerer Strecke die schnellste Runde. Trotzdem wurde man Letzter.

Joos fuhr die von Engelhart herausgefahrene Führung souverän heim. Dahinter war zunächst Petru Razvan Umbrarescu der große Held, als er den von Ellis herausgefahrenen zweiten Platz lange hielt. Doch ein Fehler reichte, und sowohl Gehrsitz und Valente als auch Owega fuhren vorbei. Gehrsitz machte damit den Joos-Doppelsieg perfekt.

Owega übertrieb es dagegen: In der letzten Runde schoss er Valente ab, der auf P7 fiel. Owega bekam eine Strafe und landete auf P6. So ging der letzte Podestplatz doch noch an Ellis/Umbrarescu. In der Tabelle sind Gehrsitz/Müller damit erneut erste Verfolger. „Wir haben am Sachsenring und gestern zu viele Punkte verloren. Aber in Hockenheim haben wir beim Auftakt schon gewonnen und gute Punkte gesammelt, von daher geben wir nicht auf“, so Müller kämpferisch. Das Finale im Badischen steigt am 21./22. Oktober. ■

ADAC GT MASTERS SPIELBERG, 1. LAUF

Pole-Position:
#63 Benjamín Hites (GRT Grasser-Racing-Team, Lamborghini Huracán GT3), 1.38,616 min
Schnellste Runde:
#20 Ben Green (Schubert Motorsport, BMW M4 GT3), 1.30,228 min

1.	#10	Oosten/Spengler	FK Performance Motorsport	BMW M4 GT3	40 Runden
2.	#20	Coseteng/Green	Schubert Motorsport	BMW M4 GT3	+ 0,148 s
3.	#25	Fittje/Menzel	Huber Motorsport	Porsche 911 GT3 R (992)	+ 3,269 s
4.	#2	Valente/Aron	Haupt Racing Team	Mercedes-AMG GT3	+ 6,610 s
5.	#19	Joos/Engelhart	Team Joos by RACEmotion	Porsche 911 GT3 R (991.2)	+ 6,960 s
6.	#3	Umbrarescu/Ellis	Haupt Racing Team	Mercedes-AMG GT3	+ 7,275 s
7.	#7	Karklys/Southern	Liqui Moly Team Engstler	Audi R8 LMS	+ 32,590 s
–	#91	Gehrsitz/Müller	Team Joos by RACEmotion	Porsche 911 GT3 R (992)	Ausfall
–	#63	Hites/Mapelli	GRT Grasser-Racing-Team	Lamborghini Huracán GT3	Disqualif.
–	#48	Owega/Seppänen	Landgraf Motorsport	Mercedes-AMG GT3	Disqualif

ADAC GT MASTERS SPIELBERG, 2. LAUF

Pole-Position:
#19 Christian Engelhart (Team Joos by RACEmotion, Porsche 911 GT3 R 992.1), 1.28,432 min
Schnellste Runde:
#10 Maxime Oosten (FK Performance Motorsport, BMW M4 GT3), 1.32,731 min

1.	#19	Joos/Engelhart	Team Joos by RACEmotion	Porsche 911 GT3 R (991.2)	36 Runden
2.	#91	Gehrsitz/Müller	Team Joos by RACEmotion	Porsche 911 GT3 R (992)	+ 1,802 s
3.	#2	Umbrarescu/Ellis	Haupt Racing Team	Mercedes-AMG GT3	+ 8,785 s
4.	#25	Fittje/Menzel	Huber Motorsport	Porsche 911 GT3 R (992)	+ 11,284 s
5.	#7	Karklys/Southern	Liqui Moly Team Engstler	Audi R8 LMS	+ 15,602 s
6.	#48	Owega/Seppänen	Landgraf Motorsport	Mercedes-AMG GT3	+ 18,902 s
7.	#3	Valente/Aron	Haupt Racing Team	Mercedes-AMG GT3	+ 28,099 s
8.	#63	Hites/Mapelli	GRT Grasser-Racing-Team	Lamborghini Huracán GT3	+ 1.08,604 min
9.	#20	Coseteng/Green	Schubert Motorsport	BMW M4 GT3	+ 1 Runde
10.	#10	Oosten/Spengler	FK Performance Motorsport	BMW M4 GT3	+ 2 Runden

ADAC MOTORSPORT

Comeback-Pole und -Sieg: Engelhart

PUNKTESTAND FAHRER NACH 10 VON 12 LÄUFEN

1.	Seppänen/Owega	158 Punkte
2.	Gehrsitz/Müller	138
3.	Fittje/Menzel	135
4.	Hites/Mapelli	127
5.	Coseteng/Green	127
6.	Aron/Valente	120
7.	Umbrarescu	114
8.	Zimmermann/Evans	91
9.	Karklys	57
10.	Schramm	53

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Giermaziak/Krognes holten den dritten Sieg in Folge bei NLS 8

BMW zum Siebten

Ein Seriensieger, ein Hauch von Formel 1, ein Comeback, ein heiß diskutiertes Manöver und ein sich zuspitzender Meisterschaftskampf: Der achte Lauf zur Nürburgring Langstrecken-Serie wartete mit einigen Highlights auf. Am Ende hatte BMW zum siebten Mal in dieser Saison die Nase vorn.

Von: **Bianca Leppert**

Wenn wir zu Beginn dieser Story schon so viele Appetithäppchen auslegen, lösen wir sie doch direkt einmal auf: Der Seriensieger ist der BMW M4 GT3. Walkenhorst Motorsport holte mit Kuba Giermaziak und Christian Krognes den dritten Sieg in Folge. In dieser Konstellation war es bereits der vierte Sieg für die beiden, Giermaziak hat insgesamt fünf auf dem Konto, und für den M4 GT3 war es der siebte insgesamt in dieser Saison.

Den Hauch von Formel 1 versprühte Ex-Formel-1-Pilot und Porsche-Werksfahrer Felipe Nasr, der bei Four Motors im Porsche Cayman GT4 ins Lenkrad griff. Das Ziel des Brasilianers: Er will das 24h-Rennen fahren und arbeitet deshalb an seiner Permit. Das hängt aber davon ab, wie er es zeitlich unterbringen kann. Das 24h-Rennen bereits gewonnen hat die Mannschaft von Frikadelli Racing. Die feierte dieses Mal ihr Comeback mit Bella 2.0 und wurde Zweiter. Die Original-Bella steht im Museum in Maranello. Das heiß diskutierte Manöver ging auf das Konto von Benny Leuchter von Max Kruse Racing in der Cup2-Klasse: Der Meisterschaftsführende der Porsche Endurance Trophy Nürburgring (Cup 2) krachte etwas auffällig dem Elfer von Michele di Martino von KKrämer Racing in die Seite.

> „Das war absolut nicht so geplant. Das war ein dummer Fehler. Sorry, sehr unsportlich, was da passiert ist … Ja, ich bin auch nur ein Mensch."
>
> Benny Leuchter, Max Kruse Racing

Leuchter gibt Fehler zu

Leuchter entschuldigte sich für seinen Fehler. „Ich will mich zunächst bei den Teilnehmern entschuldigen, die auf meiner Wasser- und Ölspur ausgerutscht sind. Das war absolut nicht so geplant. Das war ein dummer Fehler. Wir haben einen sehr sehr harten Zweikampf gehabt. Wir haben uns mehrfach berührt. Bei der letzten Berührung ist meine Spurstange auf der rechten Seite gebrochen. Mein

BR FOTO

Grosse/Grütter/Eichenberg von Sorg Rennsport sind Meister in der Cup3

BR FOTO

Frikadelli feierte ein Comeback mit dem Ferrari 296 GT3 namens Bella 2.0

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Auto war nicht mehr wirklich lenkfähig“, sagte Leuchter. „Wir haben uns leider am Ende des Tages sehr doof berührt. Sorry, sehr unsportlich. Ich kann nur sagen: Sorry an mein Team, sorry an meinen Fahrerkollegen Nico Otto, dass ich ihn so doof aus dem Rennen genommen habe. Wer mich kennt, weiß, dass ich ein absolut fairer Sportsmann bin. Ich bin in der Tourenwagen-WM auf höchstem Level gefahren. Das, was da gerade passiert ist – ja, ich bin halt auch nur ein Mensch.“

Der Fall ging danach an die Sportkommissare. Der Tatbestand: „Verursachen einer Kollision.“ Das Auto inklusive Fahrern wurde anschließend disqualifiziert, und Leuchter bekam seine Nordschleifen-Permit für das nächste und finale Rennen entzogen. Das Team legte allerdings Berufung gegen diese Entscheidung ein. Kein Wunder, sonst wären die Meisterschaftschancen bereits futsch. Ob man damit Erfolg hat, bleibt angesichts der Szene fraglich.

Bevor wir uns dem letzten Häppchen, dem Meisterschaftsduell, widmen, wollen wir aber noch auf das Renngeschehen selbst eingehen, auch wenn es einem Déjà-vu glich, weil dasselbe Duo ganz oben stand. Beinahe hätte das Frikadelli-Trio eine Chance auf den Sieg, doch man stellte sich selbst ein Bein: David Pittard, Nicky Catsburg und Felipe Fernández Laser machten zwar einen tadellosen Job, doch eine Stunde vor Rennende kam das Auto mit der Startnummer 30 an die Box zum Bremsentausch. Der wäre zwar innerhalb des Mindeststandzeit-Fensters machbar gewesen, doch es gab offenbar auch Verwirrung darum, mit welchen Reifen man weiterfahren sollte.

Kurz zuvor war es nass auf der Strecke, was dem Ferrari zunächst in die Karten spielte, denn

> „Dass die Pechserie jetzt gebrochen ist, tut natürlich gut. So was drückt auch auf die Stimmung von Co-Drivern und Mannschaft mit so vielen Ausfällen.“
>
> Frank Stippler, Scherer PHX

das lag dem Yokohama-bereiften BMW ganz und gar nicht. „Bei den Mischbedingungen haben wir etwas mehr Probleme und rund drei Sekunden pro Runde verloren“, sagte Giermaziak. Krognes ergänzte: „Der Luftdruck war etwas zu niedrig. Wenn der höher gewesen wäre, hätte es gepasst – das ist ein Learning.“

Reifenchaos bei Frikadelli

So schnappte sich Catsburg zwischenzeitlich die Führung – aber eben nur bis zu diesem langen Boxenstopp. „Wir wollten die Beläge einmal komplett runterfahren, um Erfahrung zu sammeln“, sagte Teamchef Abbelen. „Zum Schluss wollte der Fahrer Slicks und der Ingenieur Regenreifen. Ich habe dann entschieden, dass wir Slicks fahren. Es war ein Test, und insgesamt müssen wir schauen, dass wir das Fahrwerk noch weiter nach vorne bringen.“ So sicherten sich Krognes/Giermaziak schließlich mit 2.24 Minuten Vorsprung den Sieg vor dem Frikadelli-Ferrari. „Wir hatten einen ähnlichen Speed wie der Ferrari, aber wir hatten auch Glück mit den Boxenstopps, weil wir einen bei Code 60 erwischt haben“, erzählte Giermaziak.

Auf Platz 3 landete der Scherer-Audi von Vincent Kolb und Frank Stippler. Das Duo war damit durchaus zufrieden. Denn schon die gesamte Saison über plagt man sich mit über 20 Reifenschäden herum. Dieses Mal hatte Lieferant Michelin etwas Neues im Gepäck, was die Probleme wohl gelöst hat. Eine erste Duftmarke setzte Stippler bereits mit der Pole-Position von 7.53,685 Minuten. Bis zur ersten Boxenstopp-Runde, die der Ferrari eröffnete, gab Stippler die Führung nicht ab.

„Dass die Pechserie jetzt gebrochen ist, tut natürlich gut“, so Stippler. „So was drückt auch auf die Stimmung von Co-Drivern und Mannschaft, wenn man dermaßen viele Ausfälle erleben muss. Von daher tat das jetzt mal gut und wirkt wie Salbe auf den Wunden und den Seelen des Teams.“ Fahrerkollege Kolb ging das gesamte Rennen erst mal vorsichtig an, weil die Reifenthematik noch im Hinterkopf hing. „Der Grundspeed war schon da, aber ich habe noch ein paar Mal mit dem Vertrauen in den Reifen gehadert. Weil wir so viele Reifenschäden hatten, bin ich nicht immer blind auf der letzten Rille gefahren“, sagte Kolb. „Insgesamt hat das Team das Auto aber wieder top vorbereitet, die Strategie war gut, und es hat Spaß gemacht, Stippi im Qualifying zuzuschauen.“ Auf dem vierten Platz kam der Dörr-Aston-Martin ins Ziel, dahinter folgte der zweite BMW M4 von Walkenhorst.

Meister-Krimi im Finale

In Sachen Meisterschaft bleibt es weiterhin spannend. Sowohl das Adrenalin-Trio Zils/Leisen/Sandberg als auch das Sorg-Trio Eichenberg/Grosse/Grütter siegten in ihren jeweiligen Klassen. Um sich den Titel erneut zu sichern, müsste Adrenalin Racing mindestens einen dritten Platz holen, sollte das Sorg-Trio gewinnen.

Die Meisterschaft in der Cup-3-Kategorie der Porsche Endurance Trophy Nürburgring ist dem Sorg-Trio aber ohnehin schon seit dem letzten Rennen sicher. Weitere Klassensiege gingen unter anderem an Møller Bil Motorsport (Audi RS3 LMS) in der TCR, an Manheller Racing (BMW E90) in der V4 und an Schmickler in der V6 und SP3T. ■

NLS, 8. LAUF, 55. ADAC BARBAROSSAPREIS

Pole-Position
#5, Stippler/Kolb (Scherer Sport PHX, Audi R8 LMS GT3 Evo II), 7.53,685 min
Schnellste Runde
#34, Krognes/Giermaziak (Walkenhorst Motorsport, BMW M4 GT3), 7.51,619 min

1.	#34	Krognes/Giermaziak	Walkenhorst Motorsport	BMW M4 GT3	SP9 Pro	28 Runden
2.	#30	Pittard/Laser/Catsburg	Frikadelli Racing	Ferrari 296 GT3	SP9 Pro	+ 2.24,758 min
3.	#5	Kolb/Stippler	Scherer Sport PHX	Audi R8 LMS GT3 Evo II	SP9 Pro	+ 2.57,310 min
4.	#24	Dörr/Dörr/Turner	Dörr Motorsport	Aston Martin Vantage GT3	SP9 Pro	+ 3.46,704 min
5.	#35	Pereira/Trogen	Walkenhorst Motorsport	BMW M4 GT3	SP9 Pro	+ 4.01,260 min
6.	#121	Brück/Müller/Kranz	KKrämer Racing	Porsche 911 GT3 Cup	Cup2	+ 7.51,098 min
7.	#120	Harkema/Scheerbarth	Avia W&S Motorsport	Porsche 911 GT3 Cup	Cup 2	+ 8.17,674 min
8.	#102	Bünnagel/Nagelsdiek	Black Falcon Team IDENTICA	Porsche 911 GT3 Cup	Cup 2	+ 1 Runde
9.	#107	Hoffmeister/Kofler/Still	Team Mathol Racing	Porsche 911 GT3 Cup	Cup 2	+ 1 Runde
10.	#124	Salewsky/Vazquez	Mühlner Motorsport	Porsche 911 GT3 Cup	Cup 2	+ 1 Runde

BR FOTO

Der Knoten ist geplatzt: Bei Scherer PHX hat man die Reifenprobleme gelöst

BR FOTO

Felipe Nasr startete im Porsche Cayman, um die 24h-Permit anzugehen

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Vettel könnte 2024 mit einem Kunden-Porsche in der WEC antreten

MOTORSPORT IMAGES

Vettel im Porsche?

Neben Mick Schumacher könnte auch der vierfache Formel-1-Weltmeister Sebastian Vettel 2024 in der Sportwagen-WM fahren: Der Heppenheimer hat offenbar ein konkretes Angebot des britischen Jota-Teams vorliegen. Angeblich könnte zeitnah ein Test mit einem LMP2-Auto stattfinden.

Von: **T. Villemant, M. Schurig, M. Schmidt**

Die Silly Season ist in der Sportwagen-WM in vollem Gang: Nur wenige Wochen vor dem Saisonfinale der WEC in Bahrain hat das Gerangel um die besten Fahrerplätze für 2024 begonnen. Mittendrin auch zahlreiche Formel-1-Piloten: Erst Mitte letzter Woche tauchte in Frankreich das Gerücht auf, dass der vierfache F1-Weltmeister Sebastian Vettel Anfang Oktober einen Test in Spanien für das britische Jota-Team bestreiten könnte. Das Ziel: Man wolle Vettel in einem geschlossenen LMP2-Prototyp die Chance bieten, sich auf die aktuelle Hypercar-Klasse einzuschießen, die Jota-Sport-Piloten António Félix da Costa und Will Stevens sollen Vettel dabei unterstützen. Da Vettel beim Japan-GP in Suzuka war, fragte unser F1-Korrespondent Michael Schmidt direkt beim Deutschen nach. Die Antwort: „Bisher ist nichts unterschrieben oder entschieden, aber ich habe die Sache im Hinterkopf. Ich habe ja noch Zeit, um mich zu entscheiden." Ein Dementi sieht sicherlich anders aus …

Vettel hatte sich bereits in der Hochphase der LMP1-Hybrid-Ära von 2013 bis 2017 als Le-Mans- und Langstrecken-Fan geoutet. Auch wenn sich der 36-Jährige heute primär um Nachhaltigkeitsthemen kümmert, lässt ihn das alte Virus Rennfahren nicht los: „Wenn ich irgendwann zu dem Schluss kommen sollte, dass es ohne Rennfahren nicht geht, dann werde ich wieder fahren", erklärte Vettel in Suzuka.

Warum der Langstreckensport ausgerechnet jetzt in den Fokus von Formel-1-Piloten wie Vettel rückt, ist einfach zu erklären: In der neuen Hypercar-Topklasse stehen 2024 neun (!) Hersteller am Start, damit ist die WEC hinter der F1 die zweitbeste Bühne im globalen Motorsport.

Wegen der großen Herstellerdichte setzen einige Werke und Teams auf namhafte Piloten, um für mehr Aufmerksamkeit zu sorgen, was die Chancen erhöht, Sponsoren zu finden. Das britische Jota-Team, das 2024 mit zwei Kunden-Porsche-963 in der WEC an den Start gehen will, arbeitet seit geraumer Zeit an einem All-Star-Fahrer-Lineup für ihr zweites Fahrzeug: Teamchef Sam Hignett verhandelt mit Ex-F1-Pilot Robert Kubica, der seinen Hauptsponsor Orlen in die Partnerschaft einbringen könnte. Der Pole stand auch mit BMW in Kontakt, doch offenbar ist Jota seine beste Option für 2024.

> „Bisher ist nichts unterschrieben oder entschieden, aber ich habe die Sache im Hinterkopf. Ich habe ja noch Zeit, um mich zu entscheiden."
>
> Sebastian Vettel

Schumacher bei Alpine?

Der ehemalige F1-Weltmeister Jenson Button hat gegenüber Fahrerkollegen gesagt, er habe bereits für 2024 unterschrieben – angeblich bei Jota. Ex-F1-Weltmeister Kimi Räikkönen wurde als dritter Fahrer im All-Star-Porsche gehandelt – bis letzte Woche der Name Vettel erstmals auftauchte. Das Angebot ist offenbar da, ob Vettel es aber auch annehmen wird, steht auf einem anderen Blatt Papier.

Ein zweiter deutscher F1-Pilot geriet vor zwei Wochen anlässlich des WEC-Laufs in Fuji ins Fadenkreuz der Spekulationen: Mick Schumacher wurde als Option beim Hypercar-Einsteiger Alpine/Renault gehandelt, wie MSa exklusiv berichten konnte (MSa 40, Seite 17). Am Rande des F1-GP in Suzuka bestätigte nun Alpine-Teamchef Bruno Famin konkrete Gespräche mit dem Mercedes-Ersatzfahrer: „Im Moment reden wir zwar nur, aber es könnte auch zeitnah zu einem Test kommen", sagte Famin.

BMW mit Valentino Rossi?

Schumacher und Vettel sind nicht die Ausnahme, sondern die Regel: Ex-Alpha-Tauri-Pilot Nyck de Vries könnte 2024 ein Doppelprogramm aus Formel E und Einsätzen in der Sportwagen-WM beim Toyota-Hypercar-Team bestreiten, wo er den Argentinier José María López ersetzen würde. Ex-McLaren-F1-Pilot Stoffel Vandoorne hat für 2024 bei Peugeot angedockt und ersetzt dort Gustavo Menezes. Williams-Pilot Alex Albon versucht ebenfalls, in der Langstrecke Fuß zu fassen: Der 27-Jährige bestreitet im Januar 2024 den Saisonauftakt der nordamerikanischen IMSA-Meisterschaft in Daytona in einem LMDh-Hpyercar von Acura/Honda, das vom Team Wayne Taylor Racing eingesetzt wird.

Viele Szenekenner fühlen sich bereits an die glorreiche LMP1-Hybrid-Ära erinnert. Damals sorgte der Start zahlreicher F1-Stars für Aufsehen: Nico Hülkenberg holte 2015 in einem Porsche 919 Hybrid den Gesamtsieg beim 24h-Rennen in Le Mans, Mark Webber gewann 2015 den WM-Titel. Formel-1-Altmeister Fernando Alonso startete 2018 und 2019 für Toyota in der Sportwagen-Weltmeisterschaft, dabei holte er zwei Le-Mans-Siege und wurde 2019 zusammen mit Kazuki Nakajima und Sébastien Buemi Weltmeister, bevor er in die Formel 1 zurückkehrte.

Und BMW könnte 2025 einen weiteren Superstar in die Hypercar-Topklasse bringen: Der neunfache Motorrad-Champ Valentino Rossi fährt 2024 als BMW-Werksfahrer in der LMGT3-Klasse der Sportwagen-WM – und 2024 soll der Italiener eine „ernsthafte" Testchance im Hypercar-Prototyp M Hybrid V8 erhalten… ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Sportwagen-WM (WEC): Fortschritte beim Wasserstoff-Reglement

WEC pusht für Wasserstoff

Die aktuelle Hypercar-Klasse ist für die WM-Macher bereits wieder ein alter Hut: Der Automobile Club de l'Ouest (ACO) setzt alle Ressourcen auf das Thema Wasserstoff. „Wir wollen und müssen bis 2026 startklar sein", sagt ACO-Regelexperte Bernard Niclot.

Von: **Marcus Schurig**

Man kann dem ACO als Ausrichter der Sportwagen-WM nicht den Vorwurf machen, das Thema Wasserstoff verschlafen zu haben, im Gegenteil: Bereits 2018 lancierte man ein Wasserstoff-Projekt, das mittlerweile unter dem Namen Mission H2 als Vorreiter für die Wasserstoff-Offensive der Franzosen herhält. Zwar hat man es bisher nicht geschafft, den H2-Flitzer in den aktuellen Rennbetrieb zu integrieren, doch das Prestige-Objekt des ACO fungierte primär als Türöffner, um die Hersteller zu begeistern. Mittlerweile darf man sagen: Mit Erfolg.

Aktuell sitzen zehn Hersteller in der Wasserstoff-Kommision der Sportwagen-WM, wie Ingenieur Bernard Niclot enthüllt, der vom ACO beauftragt wurde, das Reglement zusammen mit den Herstellern aufzugleisen. Nicht alle Hersteller sind gleichermaßen stark involviert: Toyota, Hyundai, Ford und Alpine/Renault engagieren sich besonders stark, und die Sportwagen-WM pusht das Thema nach allen Kräften. „Wir haben erstens erkannt, dass die batterieelektrischen Antriebe vermutlich nicht die globale Lösung sind", so Niclot. „Dazu ist klar, dass besonders der Langstreckensport eine Alternative zur Batterie benötigt."

TOYOTA

ACO-Boss Fillon (l.) und Toyota-Chef Sato bei der H2-Präsentation in Fuji

Die Grundsatzentscheidungen sind betroffen: Sowohl H2-Verbrenner als auch Brennstoffzellenautos werden startberechtigt sein, dazu wird Wasserstoff als gasförmiger Kraftstoff verwendet. Der Nachteil: Fahrzeuge mit H2-Verbrenner werden 200 Kilo schwerer sein als die aktuellen Hypercar-Rennwagen, bei der Brennstoffzelle liegt der Gewichtsmalus bei aktuell 300 Kilo. Dazu dauert das Nachtanken deutlich länger, außerdem ist die Reichweite limitiert. „Deshalb müssen wir die beiden Konzepte über eine Equivalence of Technology (EOT) so angleichen, dass sie auf einem Niveau herauskommen", so Niclot. Im zweiten Schritt soll das EOT-System auch auf die Hypercars ausgeweitet werden, die dann gegen die Wasserstoff-Rennwagen antreten sollen. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

NEUE CODE-60-STRAFEN?

Vielen Teamchefs und Teilnehmern der NLS stößt das Strafensystem bei Vergehen in einer Code-60-Phase bitter auf. Wer etwa aus Unachtsamkeit auf ein anderes Fahrzeug auffährt, bekommt zwar eine Strafe, aber nicht die Permit entzogen. Wer hingegen zu schnell ist, weil er womöglich das Schild übersehen hat, aber trotzdem niemanden gefährdet hat, muss je nachdem mit einem Permit-Entzug rechnen. Hier kritisieren einige die Verhältnismäßigkeit. Die Fahrer-AG beschäftigt sich aktuell intensiv mit dem Thema.

STICKER: „JA ZUR NLS"

Beim achten Lauf zur Nürburgring Langstrecken-Serie wurden mehrere Autos mit einem „Ja zur NLS"-Sticker gesichtet. Damit wollen die Teilnehmer ein klares Bekenntnis zur NLS in ihrer jetzigen Form aussprechen. Hintergrund ist der laufende Rechtsstreit um die Zukunft des Langstreckensports auf der Nürburgring-Nordschleife.

GTWC: FORD MIT DINAMIC?

Seit den GTWC-Sprintrennen in Hockenheim rätseln Fachleute, mit welchem Einsatzteam Ford Motorsport in der größten GT3-Serie in Europa antreten wird. Der Grund: In Hockenheim war Multimatic-Mitarbeiter Pascal Zurlinden vor Ort, um ein Einsatzteam zu finden. Jetzt scheint klar: Das bisherige Porsche-Team Dinamic soll 2024 zwei Ford Mustang GT3 einsetzen.

TOBIAS JUNG MIT CUPRA

Tobias Jung ist als letzter Opel-Mohikaner im NLS-Feld bekannt, mit Calibra und Astra ließ er die Herzen der Fans höherschlagen. Nun startete Jung erst mal mit einem Cupra Leon in der VT3. Der Astra in der TCR-Klasse blieb trotzdem erhalten: Hier fuhren Carlos Tavares (Stellantis-Boss) und der Stellantis-Motorsport-Chef Jean-Marc Finot.

JUNCADELLA ZU CORVETTE?

Mercedes-AMG-Pilot Daniel Juncadella verlässt offenbar AMG in Richtung Corvette Racing: Der 32-jährige Spanier pilotiert angeblich im nächsten Jahr eine GT3-Corvette im Team TF Sport in der Sportwagen-WM, außerdem soll er als dritter Fahrer die langen IMSA-Rennen in der GTD-Pro-Klasse bestreiten.

MOTORSPORT IMAGES

ALGARVE PRO: ELMS-SIEG

Das LMP2-Team Algarve Pro Racing siegte mit den Piloten Kyffin Simpson, James Allen und Alex Lynn beim Rennen der European Le Mans Series (ELMS) in Spa-Francorchamps. Simpson führte das 40 Wagen starke Feld als Führender in die erste Kurve und konnte sich nach der ersten SC-Phase vom Feld lösen. Vier weitere Safety-Car-Phasen sorgten für zahlreiche Führungswechsel, am Ende konnte sich Algarve Pro mit Alex Lynn durchsetzen, weil die drei LMP2 an der Spitze nach der vorletzten SC-Phase zum Nachtanken an die Boxen mussten. Der Sieg in der GTE-AM-Kategorie ging an den Iron-Lynx-Porsche (Cairoli/Schiavoni/Cressoni), nachdem der siegreiche Proton-Elfer von Robichon/Hardwick/Picariello nach dem Rennen eine 10-Sekunden-Strafe erhielt, die ihn auf Platz 3 zurückwarf.

MCLAREN-GT3 IN WEC?

Radio Fahrerlager meldet, dass das United Autosports-Team 2024 zwei McLaren 720 S GT3 in der WEC einsetzen könnte, was bedeutet, dass sich der GT3-Anteil im WM-Feld von 16 auf 18 Autos erhöhen könnte.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„In der WM geht es um Nuancen“

Ohne großen Namen, aber mit viel Talent drängt Sami Pajari im Schatten von Weltmeister Kalle Rovanperä in die Weltspitze. Wir sprachen mit dem 21-jährigen Finnen über erste Erfolge, Rückschläge und warum die Rallye Zentraleuropa so wichtig für ihn wird.

Von: **Reiner Kuhn**

ROESELER

Bei Ihren bisherigen elf WM-Starts im Skoda Fabia Rally2 konnten Sie schon 28 Klassenbestzeiten markieren. In dieser Saison holten Sie bei sieben Zweitliga-Starts drei Podestplätze sowie den WRC2-Sieg in Finnland. Zufrieden mit der Ausbeute?
(Überlegt lange) Wenn ich jetzt sage, dass mehr drin gewesen wäre, könnte ich arrogant rüberkommen. Aber ich erinnere mich eher an die Rückschläge. Vielleicht auch deshalb, weil ich öfters in einer guten Position oder gar in Führung lag. Aber alles in allem lief es gut. Wir haben uns schnell an das hohe Tempo in der stark besetzten WRC2 gewöhnt und auf allen Untergründen Bestzeiten markieren können. Dennoch gibt es noch viel zu lernen. Man muss sehen, dass ich vor eineinhalb Jahre erstmals in einem Rally2 saß.

2019 debütierten Sie im Rally4-Fronttriebler beim heimischen WM-Lauf. Nur zwei Jahre später krönten Sie sich zum jüngsten Junioren-Weltmeister aller Zeiten. Nun mischen Sie die zweite Liga auf. Spricht für einen klaren Karriereplan. Wer steht dahinter?
Die Familie, allen voran mein Vater, der bei den ersten Rallyes noch mein Beifahrer war. Längst ist auch Jukka Hara eine große Hilfe und unterstützt uns mit Rat und Tat. Wir mussten immer aufs Budget schauen und genau abwägen, was der richtige Schritt ist, um nicht doch auf halbem Weg zu scheitern. So sind wir zu Beginn eben in Finnland geblieben und prima vernetzt.

Ihre Copilotin Enni Mälkönen saß auch schon neben oder bei den Tests mit Takamoto (Katsuta) arbeitet, ist zur Saison 2022 dann Enni Mälkönen komplett bei mir eingestiegen. Wir ergänzen uns prima und entwickeln uns gemeinsam weiter.

> „Jeder spricht mit jedem. Klar ist, dass wir 2024 WRC2 fahren, nicht aber in welchem Auto.“
>
> Sami Pajari

Toyota-Teamchef Jari-Matti Latvala …
Was aber nicht heißt, dass ich schon einen Toyota-Vertrag habe! Die finnische Rallyeszene ist einfach klein, jeder kennt jeden. So sitzt mein früherer Copilot Antti Haapala nun neben Jari Huttunen. Nach dem erfahrenen Marko Salminen, der schon mit Teemu (Suninen) und nun bei Toyota im Nachwuchsprogramm

In welchen Bereichen liegt da Ihr Augenmerk?
Im Grunde muss man überall am Feinschliff arbeiten, nicht nur beim reinen Fahren. Es beginnt mit dem Videostudium, der Vorbereitung und dem Aufschrieb und geht über die Technik bis hin zur Strategie. Auch wenn ich beim Setup oder der Reifenwahl gute Fortschritte gemacht habe, will ich bei der Taktik zulegen. Im WRC2-Feld muss man genau wissen, wann man mehr Risiko gehen kann und wann nicht. Wenn ich in manchen Passagen zu defensiv fahre und Zeit liegen lasse, ärgert mich das fast genauso wie ein vermeidbarer Plattfuß. In der WM geht es nur noch um Nuancen.

ROESELER

Noch kein Allrounder. Auf Asphalt sieht Sami Pajari Steigerungspotenzial

Sami Pajari

Geburtstag: 1. Dezember 2001
Geburtsort: Lahti (FIN)
Herkunftsland: Finnland

WM-KARRIERE
2016: Erster Rallyesprint
2019: Erster von 30 WM-Starts
2020: 3. Junioren-WM
2021: Junioren-Weltmeister
2. Junioren-EM
Seit Mitte 2022: WRC2, 1 Sieg

Wie gehen Sie die drei verbleibenden Saisonläufe an?
Da wir durch den Ausfall in Griechenland aus dem Titelrennen sind, brauchen wir in Chile nicht taktisch zu fahren und können Vollgas geben. Anders bei der folgenden Rallye Zentraleuropa, die wird für uns ungleich wichtiger.

Warum dies?
Auf Schotter sind wir meist gut dabei, egal ob es harte und langsame Pisten sind oder eben die ganz schnellen. Anders auf Asphalt: Zwar haben wir auch in Kroatien eine WRC2-Bestzeit geholt, aber das reicht uns nicht. So wie Schotter nicht gleich Schotter ist, sind auch die Asphaltstrecken sehr unterschiedlich. Man muss präziser fahren, sowohl bei der Linienwahl als auch dem Kurvenschneiden. Da will und muss ich mehr Routine reinbringen. Die Kunst liegt darin, ans absolute Limit zu gehen und auf der Straße zu bleiben.

Wie geht es 2024 weiter?
Auch wir hatten Kontakt mit Hyundai und sprachen über die Rally1. Klar ist aber, dass wir kommende Saison in der WRC2 bleiben und mehr Rallyes sowie im besten Falle den Titel gewinnen wollen. So wohl wir uns beim Toksport-Team und im Skoda fühlen, noch ist offen, in welchem Auto wir 2024 sitzen werden. Im Moment spricht jeder mit jedem. Deshalb denke ich, dies wird sich erst im November entscheiden. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

An der chilenischen Pazifikküste steigt die letzte Schotter-Rallye der Saison

ROESELER

Noch einmal Schotter

Viereinhalb Jahre nach dem WM-Debüt kehren die weltbesten Driftkünstler zum drittletzten und finalen Schotterlauf nach Chile zurück. Im südamerikanischen Frühling muss sich die Weltelite auf ganz neue Pisten und nasskalte Bedingungen einstellen.

Von: **Reiner Kuhn**

Ott Tänak erinnert sich gerne an die Rallye Chile 2019. Bei seinem Sieg verwies der damalige Toyota-Pilot nicht nur die französischen Abo-Champions Loeb (Hyundai) und Ogier (Citroën) auf die Plätze, sondern legte mit seinem zweiten Saisonsieg auch den Grundstein für den WM-Titel. Geschichte. Loeb und Ogier sind nicht dabei, und Tänak sitzt im zwar schnellen, aber anfälligen Ford Puma und hat mit der Titelvergabe ebenso wenig zu tun wie Hyundai-Speerspitze Thierry Neuville. Deshalb richten sich alle Augen auf das Duell zwischen Titelverteidiger Kalle Rovanperä und dessen ärgstem Verfolger Elfyn Evans. Letzterer hat 33 Punkte Rückstand auf seinen übermächtigen Teamkollegen, welcher, wenn der Waliser leer ausgehen sollte, sich wie im Vorjahr schon beim drittletzten Saisonlauf zum Weltmeister krönen könnte.

Nahezu alle Strecken neu

Ihre früheren Streckennotizen können die Teams getrost zu Hause lassen, haben sich die mit ihren überhöhten Kurven an neuseeländische Pisten erinnernden Strecken im Vergleich zur 2019er-Ausgabe doch fast vollständig geändert. Dreh- und Angelpunkt ist erneut die am Pazifik gelegene Hafenstadt Concepción, drittgrößte Metropole des Landes und etwa 600 km südlich der Hauptstadt Santiago de Chile gelegen.

Zusätzliche Herausforderung: Chile befindet sich in den ersten Frühlingswochen. Regenschauer wie zu Wochenbeginn und kalte Temperaturen, insbesondere am frühen Morgen, verlangen eine deutlich veränderte Fahrwerkseinstellung zu den harten Teststrecken in Europa. Auch die Reifenwahl könnte für Kopfzerbrechen sorgen. Die weiche Mischung ist für kühle und feuchte Bedingungen konzipiert und die erste Wahl. Bei warmem und trockenem Wetter steht die harte Mischung zur Verfügung. Es dürfen aber nur maximal 28 Reifen verwendet werden.

ROESELER

Will seine Titelchancen wahren: Evans

Auf dem Programm stehen 1239,98 Gesamtkilometer mit 16 Wertungsprüfungen über insgesamt 320,98 WP-Kilometer. Gestartet wird im 90 Minuten vom Rallyezentrum in Concepción entfernten Los Ángeles.

Die Spitze des 55 Teams zählenden Feldes bilden zehn Rally1-Hybride von Ford (4), Hyundai (3) und Toyota (3). Von den 21 Teams der zweiten Liga kämpfen 19 um WRC2-Punkte, Allzeitrekord in Übersee. Dahinter folgen zwei WRC3-Teams mit ihren serienahen Turboallradlern sowie 18 Teams mit ihren Rally4- und drei mit ihren Rally5-Frontrieblern. ■

WM-NACHRICHTEN

M-SPORT MIT ZWEI RALLY1-DEBÜTANTEN

Neben den Stammpiloten Ott Tänak und Pierre-Louis Loubet bringt M-Sport zwei weitere Ford-Puma-Rally1-Hybride für den 29-jährigen Chilenen Alberto Heller und den fünf Jahre jüngeren Grégoire Munster mit. Der Luxemburger wird nach Chile auch bei der Rallye Zentraleuropa im Hybrid-Boliden am Start stehen.

WRC2: ALLE JAGEN LEADER MIKKELSEN

Während WRC2-Tabellenführer Andreas Mikkelsen (108 Punkte) auf den Überseetrip nach Chile verzichtet, geht es für seine Verfolger Yohan Rossel (Citroën, 92 P.), Mexiko-Sieger Gus Greensmith (Skoda, 80 P.), dessen Toksport-Teamkollegen Sami Pajari (71 P.) und Kenia-Sieger Kajetan Kajetanowicz (Skoda, 63 P.) um alles. Denn nur wer kräftig punktet, hat beim direkten Aufeinandertreffen beim vorletzten WM-Lauf rund um Passau noch die Chance, Mikkelsen den WRC2-Titel streitig zu machen. Dem nicht genug, zählen die ohne taktische Zwänge befreit auffahrenden Oliver Solberg (Skoda) und der amtierende WRC2-Meister Emil Lindholm (Hyundai) zu den WRC2-Sieganwärtern.

SÜDAMERIKA GEGEN DEN REST DER WELT

Über die Hälfte der 54 WM-Teilnehmer stammt aus Südamerika. Die Chilenen stellen mit 25 Teams nicht nur die größte Abordnung, sondern mit den Brüdern Alberto (Ford Puma Rally1) und Pedro Heller (Citroën C3 Rally2) sowie dem Skoda-Duo Jorge Martínez und Emilio Fernández die aussichtsreichsten Starter. Daneben wollen sich die Bolivianer Marco und Bruno Bulacia sowie der Argentinier Martin Scunio (alle Skoda) in der WRC2 in Szene setzen. In der WRC3 kämpfen WM-Junior Diego Dominguez aus Paraguay und der Peruaner Eduardo Castro um den Sieg. ■ RK

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ROESELER

Rallye-WM

Wechselgerüchte um Tänak

Während Toyota mit allen Fahrern verlängert, scheint Ott Tänak wieder aus dem Ford Puma auszusteigen. Der unzufriedene Ex-Champion ist M-Sport zu teuer, prompt verhandelt er mit Hyundai.

Von: **Reiner Kuhn**

Auch wenn die Unterschriften noch fehlen: Toyota soll sich mit seinen Fahrern einig sein und wird die auslaufenden Verträge von Kalle Rovanperä, Elfyn Evans, Takamoto Katsuta und Teilzeit-Pilot Sébastien Ogier zeitnah verlängern.

Hyundai will seine Fahrerriege für 2024 ebenfalls frühzeitig fixieren, um seine Piloten bei der finalen Konfiguration des weiterentwickelten i20 Rally1 Hybrid mit einzubinden. Dass die Koreaner aus taktischen Gründen mit einem vierten Werksauto planen, macht die Aufgabe nicht leichter, denn nach jahrelangem Kahlschlag sind siegfähige Topfahrer nicht nur selten, sondern auch dementsprechend teuer.

Hinzu kommt, dass Dani Sordo nach zehn Hyundai-Jahren mit 20 Podestplätzen und zwei Siegen (der letzte 2020) nach insgesamt 188 WM-Starts in den verdienten Ruhestand gehen soll. Schlimmer noch: Jetzt sickert durch, dass Esapekka Lappi hofft, nach nur einer vollen Saison kürzertreten zu dürfen, um als Teilzeitfahrer mehr Zeit für seine Familie zu haben. Ob Teemu Suninen oder gar Emil Lindholm die entstandene Lücke schließen und konstant gute Ergebnisse abliefern können, weiß niemand.

Auch deshalb spricht Hyundai-Teamchef Cyril Abiteboul mit den unterschiedlichsten Fahrern und scheint ausgerechnet beim vor einem Jahr nach zähem Ringen dann doch überraschend ausgestiegenen Ott Tänak auf offene Ohren gestoßen zu sein.

Denn nach nur einer Saison soll das anfangs euphorische Verhältnis zwischen dem Esten und M-Sport abgekühlt sein. Tänak ist vom unzuverlässigen Puma ebenso frustriert wie vom limitierten Entwicklungsbudget. M-Sport-Boss Malcolm Wilson hadert mit dem hohen Fahrergehalt und spricht von „unserer schwierigsten Saison aller Zeiten“. So gesehen wäre Tänaks Hyundai-Rückkehr ein Gewinn für alle. ■

Rallye-WM

Martin vertritt WM-Fahrer

Um die WM-Piloten und ihre Beifahrer mehr einzubinden, sitzt mit Evans-Co Scott Martin künftig ein Aktiver in der Rallye-WM-Kommission.

Die Rallye-WM braucht Veränderungen, darin sind sich nicht nur die FIA, der WM-Promoter und die Hersteller einig, sondern auch die knapp 20 Mitglieder der Rallye-WM-Kommission. Weniger einig ist man sich darüber, wie und wie sehr man die Topliga reformieren sollte. Auch deshalb holte man nun einen Aktiven an den Tisch. „Es geht um die Sicht aus dem Inneren der Autos und eine positive Einstellung zu unserem Produkt“, so Peter Thul, Sportdirektor beim WM-Promoter. Mit Evans-Copilot Scott Martin übernimmt der mit 172-WM-Starts erfahrenste unter den aktiven Beifahrern die Aufgabe. Am vergangenen Freitag fungierte der 41-jährige Brite erstmals als Beobachter, künftig soll Martin für die Aktiven ein festes Stimmrecht in der Rallye-WM-Kommission haben. ■ RK

TOYOTA

Soll künftig die Sichtweise der WM-Fahrer einbringen: Profi-Copilot Martin

Deutsche Rallycross-Meisterschaft, Finale in Schlüchtern

Unverhofft kommt oft

Bei den Allradlern fuhr Dietmar Brandt ungefährdet zum Titel. Mehr Spannung herrschte bei den Zweiradlern, wo Sven Seeliger nach langer Durststrecke wieder feiern durfte.

Volles Haus beim finalen Lauf zur Deutschen Rallycross-Meisterschaft in Schlüchtern. Kurios: Die Renndistanz beträgt 5 3/4 Runden, weil die Ziellinie nicht mit der Startlinie identisch ist. In der großen Klasse (Level 1) lässt Tabellenführer Dietmar Brandt (Audi) nichts mehr anbrennen, siegt vor Maik Böhling (Audi) und kürt sich zum Deutschen Rallycross-Meister 2023.

Beim Kampf um den klassenübergreifend mit zweiradangetriebenen Autos ausgefahrenen DMSB-Rallycross-Titel kostet Leader Bart Bel (BMW) ein Plattfuß in der Qualifikation den möglichen Titel, weil Ex-Europameister Sven Seeliger (Ford) sämtliche Vorläufe dominiert und sich mit dem Sieg im Finale nach acht Jahren erstmals wieder einen Titel sichern kann. ■ SK

SVEN KOPF

Endlich wieder ein Titel: Seeliger wird DMSB Rallycross-Meister 2023

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Partner der Initiative

DAIMLER TRUCK · DEKRA · HUK-COBURG Aus Tradition günstig · LIQUI MOLY · SONAX MADE IN GERMANY · TÜV SÜD · VREDESTEIN TYRES · ZF GROUP

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Meisterbühne: Serpentinengeschlängel am Stilfser Joch

MOTORSPORT IMAGES

Meister im Leihwagen

Vor 70 Jahren startete die erste Saison der Rallye-Europameisterschaft, anfangs offiziell als „Europameisterschaft für Tourenwagen“ bezeichnet. Bis zur Einführung der Fahrer-WM 26 Jahre später war das höchste Fahrerprädikat der Rallye-Welt ein Jahrzehnt lang eine ziemlich deutsche Domäne – angefangen 1953 .

Von: **Dirk Johae**

Huschke von Hanstein, der „Rennbaron“ in Diensten von Porsche, pflegte seine Werksfahrer mit einem Handschlag zu verpflichten. Helmut Polensky bekam keinen. Dabei hatte sich das Team Polensky/Schlüter im Vorjahr mit seinem Gesamtsieg beim „Marathon de la Route“ Lüttich–Rom–Lüttich in einem privaten 356 empfohlen. Es war der erste Porsche-Gesamtsieg in einem internationalen Wettbewerb. Doch Polensky erhielt für die ersten Läufe der frisch gegründeten EM kein Werksauto. Bei den klammen Kassen der damals noch kleinen Sportwagenmanufaktur reichte das Budget so gerade für Hans Herrmann und Hans Stuck – und für von Hansteins vereinzelte eigene Einsätze. So war Polensky neben seinem eigenen 356 Coupé auf Leihwagen angewiesen.

Erfolgspaar als Favoriten

Ganz anders beim Kontrahenten Ian Appleyard: Der Jaguar-Fahrer ging mit Unterstützung von Jaguar in die erste EM-Saison. Und das nicht nur, weil er mit Patricia, der Tochter des Firmengründers Sir William Lyons, verheiratet war. Schon vor der Heirat 1950 hatte Appleyard mit guten Resultaten auf sich aufmerksam gemacht. Mit seiner Frau Pat als Beifahrerin bekam die steile Karriere zusätzlichen Schub: Dreimal in Folge hatte das Ehepaar im Jaguar XK 120 OTS den Coupe des Alpes gewonnen.

Allerdings besaß Ian Appleyard nie einen Werksfahrer-Status. Seine Autos bereitete er für die Einsätze selbst akribisch in Leeds vor. So auch die Mark 7-Limousine für die Rallye Monte Carlo. Das Reglement für den Saisonauftakt ließ damals Autos mit über 1,5 Litern Hubraum nur als viertürige Limousinen zu.

Bei der EM-Premiere fuhren die Appleyards mit dem stattlichen Jaguar den zweiten Platz heraus. Dafür kassierten sie 18 Meisterschaftspunkte, zwei Zähler weniger als für einen Gesamtsieg. Für die Meisterschaft wurden die vier besten Gesamtresultate von insgesamt zehn Läufen gewertet. Besser als das Jaguar-Paar war bei der Monte nur der Holländer Maurice Gatsonides mit seinem Beifahrer Peter Worledge. Ihr Einsatz im Ford Zephyr gilt als als erster Werkseinsatz der Marke. Gatsonides, ein in Niederländisch-Indien geborener Diplomatensohn, gehörte zu den schillerndsten Figuren der damaligen Rallyeszene. Allerdings beschäftigte Ford ihn nur für die Monte und die RAC-Rallye. Danach bestritt er nur einzelne EM-Läufe und der Monte-Gesamtsieg bleibt der größte Erfolg seiner Karriere.

„Die heute vielleicht beste Rallye-Equipe Polensky/Schlüter gewann das schwierigste Berg-Kriterium Europas.“

auto motor und sport 15/1953

Ungewohnter Beifahrer

Helmut Polensky wollte seine Rallyekarriere mit dem EM-Titel krönen. Den ersten Einsatz bei der Rallye Sestrière wollte er ursprünglich mit der Belgierin Gilberte Thirion bestreiten. Aber die Besitzerin des Porsche 356 SL brach sich den Arm, und der Karlsruher musste auf die Schnelle einen Ersatz besorgen. auto motor und sport-Mitarbeiter Corrado Millanta vermittelte den italienischen Landsmann Martinengo. An ihm lag es aber nicht, dass Helmut Polensky bei seinem ersten EM-Einsatz als Gesamt-15. ohne Punkte nach Hause reiste. Ein Reifenwechsel in der Prüfung Colle di Nava vereitelte eine bessere Platzierung. Die Rallye gewannen die beiden Saarländer Gert Seibert und Albert Bolz. Ihren Citroën 15/6 Traction Avant hatten sie kurz vorher in Paris als Gelegenheitskauf erstanden.

Die ganze Meisterschaft verlief kurios: Mit dem Gesamtsieg

MOTORSPORT IMAGES

Allard im Allard: Sydney Allard wird bei der Monte im P1 Gesamtachter

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

bei der RAC-Rallye und dem fünften Platz bei der Tulpen-Rallye erhöhte Ian Appleyard sein Punkteguthaben auf 50 Zähler. Danach starteten Helmut Polensky und sein vertrauter Beifahrer Walter Schlüter mit zwei Gesamtsiegen eine Aufholjagd: im Fiat 1100 bei der Rallye Travemünde und im eigenen Porsche 356 beim Coupe des Alpes, die 3000 Kilometer lange Rallye über die 31 schwierigsten Alpenpässe. Ian und Pat Appleyard wurden nur Fünfte.

Entscheidung im Finale

Beim Marathon de la Route schied das deutsche Team mit einem Werks-Lancia aus. Bei einem Dreher riss die Ölwanne der Aurelia GT auf. Die Vorentscheidung fiel bei der Viking-Rallye in Norwegen. Die Veranstalter ließen Ian Appleyard nur mit dem Jaguar Mark 7 starten. Aber auf den Schotterpisten war er mit der Limousine chancenlos und schied nach einem Unfall aus. Polensky und Schlüter wurden dagegen im Fiat 1100 Zweite. Somit fiel die Titelentscheidung beim Finale in Portugal.

Jetzt endlich erhielt das Duo doch noch einen Werks-Porsche, einen nur 635 Kilogramm leichten 356 SL mit getuntem Motor (72 PS). Zwar hatten sie in der Gesamtwertung der Rallye Lissabon gegen die Appleyards in der Gesamtwertung keine Chance, wurden aber hinter dem Jaguar-Team Dritte. Mit den vier besten Ergebnissen lagen sie in der Abrechnung mit acht Punkten vor den Appleyards. Damit sicherte sich Helmut Polensky den Premierentitel in der Rallye-EM. Walter Schlüter war auch auf dem linken Sitz ein Könner. Er folgte 1954 auf den Thron – als Mitglied des neuen DKW-Werksteams. Er ist einer von insgesamt acht Deutschen, die in der ersten EM-Dekade den Titel gewannen. ■

MOTORSPORT IMAGES

Saisonstart in Limousine: Appleyard

PORSCHE

Finale in Portugal: Im Ex-Le-Mans-Porsche zum Titel

PORSCHE

Erste Europameister: Helmut Polensky (r.) und Walter Schlüter

RALLYE-EUROPAMEISTER AB 1953

Jahr		Fahrer	Fahrzeug
1953		Helmut Polensky	Porsche 356 1500 Coupé, 356 SL und Fiat 1100
1954		Walter Schlüter	DKW Sonderklasse
1955		Werner Engel	Mercedes-Benz 300 SL
1956		Walter Schock	Mercedes-Benz 220 Mercedes-Benz 300 SL
1957		Ruprecht Hopfen	Borgward Isabella TS Saab 93
1958		Gunnar Andersson	Volvo PV444 Volvo PV544
1959		Paul Coltelloni	Alfa Romeo Giulietta TI Citroën ID 19
1960		Walter Schock	Mercedes-Benz 220 SE
1961		Hans-Joachim Walter	Porsche 356 Carrera Coupé
1962		Eugen Böhringer	Mercedes-Benz 220 SE
1963		Gunnar Andersson	Volvo 122 S Volvo PV544
1964		Tom Trana	Volvo PV544 S
1965		Rauno Aaltonen	BMC Mini Cooper S 1275
	G1	Lillebror Nasenius	Opel Rekord C 1,9
1966	G2	Sobiesław Zasada	BMC Mini Cooper S 1275 Steyr-Puch 650 TR
	G3	Günter Klass	Porsche 911
	G1	Sobiesław Zasada	Porsche 911 S Porsche 912
1967	G2	Bengt Söderström	Ford Lotus Cortina Mk2
	G3	Vic Elford	Porsche 911 S
1968		Pauli Toivonen	Porsche 911 T
1969		Harry Källström	Lancia Fulvia Coupé 1.3 HF Lancia Fulvia Coupé 1.6 HF
1970		Jean-Claude Andruet	Alpine A110 1600
1971		Sobiesław Zasada	BMW 2002 TI
1972		Raffaele Pinto	Fiat 124 Sport Spyder
1973		Sandro Munari	Lancia Fulvia Coupé 1.6 HF
1974		Walter Röhrl	Opel Ascona A 1.9 SR
1975		Maurizio Verini	Fiat 124 Abarth Rallye
1976		Bernard Darniche	Lancia Stratos HF
1977		Bernard Darniche	Lancia Stratos HF
1978		Tony Carello	Lancia Stratos HF
1979		Jochi Kleint	Opel Ascona B i2000 Opel Kadett C GT/E
(...)			
1992		Erwin Weber	Mitsubishi VR-4
(...)			
1996		Armin Schwarz	Toyota GT-Four
(...)			
2001		Armin Kremer	Toyota Corolla WRC

MOTORSPORT IMAGES

Legendärer Jaguar XK 120 „NUB 120“: Heimerfolg bei der RAC

MOTORSPORT IMAGES

Einziger Saisonsieg: Appleyard/Appleyard mit RAC-Trophäe

MOTORSPORT IMAGES

Nur zwei Saison-Starts: Monte-Sieger Gatsonides/Worledge

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Geburtstagsgeschenke

ADAC MOTORSPORT

Fast auf dem Gipfel: Das vorletzte Saisonwochenende bot vor allem am Samstag enges Racing

Das Österreich-Gastspiel der DTM bot viel Drama: Am Samstag hatte Abt-Pilot Kelvin van der Linde die besten Karten im Reifen-Poker, am Sonntag fuhr René Rast (Schubert-BMW) mit guten Gründen dem Feld davon. Parallel blieb der Titelkampf eng.

Von **Philipp Körner**

Die DTM und Österreich pflegen ein eher schwieriges Verhältnis. In den ewigen Bestenlisten ist die viel besungene „Heimat großer Töchter und Söhne“ trotz riesiger Motorsport-Historie nur eine Randerscheinung. Für immerhin etwas Rot-Weiß-Rot sorgt der neunfache Sieger Lucas Auer, der in Form der Vizemeisterschaft 2022 auch das bisher beste Endresultat der Alpennation einfuhr. In diesem Jahr schicken sich gleich zwei Fahrer an, den lang ersehnten Titel nach Österreich zu holen. Während Manthey-Pilot Thomas Preining ganz offiziell der erste Austro-Meister wäre, würde der Lambo-Werksfahrer Mirko Bortolotti zwar als Italiener feiern, den Titel jedoch ins heimische Wien bringen. Ausgerechnet bei ihrem Heimspiel haderten die Lokalmatadoren jedoch mit den Herausforderungen des Red Bull Rings.

> „Der Reifendruck war der Schlüssel. Zudem hatten wir angefahrene Quali-Slicks, die mir bei der Outlap massiv geholfen haben.“
>
> Kelvin van der Linde, Abt-Audi

Die Pole-Position am Samstag ging an den Bernhard-Youngster Laurin Heinrich, der der erste von vier Porsche-Piloten in der Top 5 war. Neben der Streckencharakteristik profitierten die 911 GT3 R von einer sich hartnäckig haltenden Restnässe. Heinrich erklärt: „Während der roten Flagge waren wir kurz davor, auf Slicks zu gehen, weil der Wasserfilm auf der Strecke extrem dünn war. Aber bei den kälteren Bedingungen waren die Regenreifen die richtige Entscheidung. Ich mache jetzt ein paar Regentänze.“ Dasselbe dürften der zweitplatzierte Kelvin van der Linde und Heinrichs Teamkollege Ayhancan Güven auf den Positionen 2 und 3 getan haben. Preining wurde Vierter, sein Rivale Bortolotti startete von Rang 9.

Abts gefühltes Wunder

Die Beschwörung durch Heinrich sollte sich lohnen. Kurz vor dem Start nieselte es, was zur Neuauf-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

und freudige Erwartung

ABT SPORTSLINE

Triumph auf Angstkurs: Abt profitierte von den nassen Bedingungen in Lauf 1

ADAC MOTORSPORT

Münchner Fest: Schubert Motorsport holte für BMW einen Doppelsieg

lage des morgendlichen Reifen-Pokers führte. Wohl auch mit der daraus gewonnenen Erfahrung wählten die meisten die Profil-Option.

Bis zum Pit-Stop-Fenster gab Laurin Heinrich den Boxer-Ton an und lag souverän in Führung. Hinter ihm mischte der Mercedes-Mann Maro Engel das Verfolgerfeld auf und sprang von Startplatz 6 auf die zweite Position. Ein noch extremerer Sprung durch das Feld gelang Abts verbliebene Titelhoffnung Ricardo Feller. Der Schweizer kam nur als 26. aus einer zerfahrenen Qualifikation, entschied sich aber trotzdem gegen das Pokern auf Slicks zu Beginn. Nach 20 Minuten lag Feller schon auf P13.

Im Gegensatz zur Quali trocknete der Stop-and-go-Kurs diesmal aber zusehends ab, was ordentlich Kopfschmerzen beim Boxenstopp-Timing bereitete. Die Abt-Fahrer trauten sich zügig nach der Halbzeit zum Slicks-Service und sollten dafür belohnt werden. Heinrich, Engel und Preining bogen wenige Minuten später für dieselbe Wahl ab. Mit ihnen stoppte auch Schubert-Racer René Rast, dessen BMW-Vorzüge auf trockener Bahn besser zur Geltung kamen. Nach dem Ausklamüsern der schwierigen Outlaps bildeten Kelvin van der Linde, Heinrich, Engel, Preining und Feller die Top 5. Die Abstände wurden aber direkt vom ersten und einzigen Safety Car des Wochenendes einkassiert. Ferrari-Fahrer Thierry Vermeulen fand sich nach einer Attacke von Clemens Schmid (Lamborghini) im Kiesbett wieder.

Der 15-minütige Schlussspurt bot daraufhin besten Motorsport. Kelvin van der Linde und Heinrich konnten zwar jeweils ein Polster aufbauen, doch ihre Verfolger gingen sich massiv an die Carbon-Wäsche. Besonders Engel und Preining waren sich mehrmals uneinig und ermöglichten Feller und Rast so das Vorbeiziehen. Auch nach dem Rennen einigten sich Engel und Preining darauf, nicht dieselbe Meinung zu haben – auch wenn Preining zugab, dass seine erste Aktion etwas zu hart war. „Er hat aber auf der Bremse zugemacht, was man eigentlich nicht darf." Überglücklich waren derweil die beiden Abt-Fahrer, die Teamchef Thomas Biermaier gleich drei Pokale zum Geburtstag schenkten. Vor dem Wochenende überwog noch die Sorge, mit dem kurzatmigen V10 in der Höhenluft abzusaufen. Van der Linde bilanzierte nach seinem ersten Sieg seit zwei Jahren: „Der Reifendruck in beiden Stints war heute der Schlüssel. Zudem hatten wir die angefahrenen Slicks aus der Quali, die mir bei der Outlap massiv geholfen haben. Nach einer schwierigen Saison bin ich dankbar, einfach mal das Glück auf meiner Seite gehabt zu haben." Angesichts der besseren strategischen Voraussetzungen bei Abt konnte Laurin Heinrich gut mit dem zweiten Platz leben. Der drittplatzierte Feller musste nach der Aufholjagd und harten Duellen gegen Rast am Ende hingegen erst mal durchschnaufen.

Ein Sieger ohne Zeit

René Rast stand auch abseits des Sports massiv unter Strom. Der Champion und seine Frau erwarteten ihr zweites Kind – und der entscheidende Anruf hätte jederzeit kommen können. „Am Montag ist der errechnete Termin, und meine Frau hatte schon ein paar Mal gemeint, es ist jetzt so weit. Heute Nacht gab es auch schon falschen Alarm." BMW hatte Rast vorher eine Freigabe versprochen und mit Dries Vanthoor starken Ersatz organisiert.

> „Im Regen ist eher der Grip das Entscheidende für die Rundenzeit. Im Trockenen konnten wir den Speed-Vorteil ausspielen. Diesmal waren wir dran."
>
> René Rast, Schubert-BMW

Passend zum selbst gesetzten Motto – wer schneller fährt, darf schneller nach Hause – zeigte Rast im Qualifying zusammen mit Kollege Sheldon van der Linde eine Machtdemonstration. Jack Aitken (Ferrari) wurde vor Preining Dritter. Bortolotti blieb mit P9 erneut hinter seinen Erwartungen. Mangels richtigen Regens verlief der Sonntag vergleichsweise unspektakulär. Das Schubert-Duo geriet nie unter Druck und setzte die vorher vermutete BMW-Dominanz in die Realität um. Daran konnten auch drei BOP-Updates nichts ändern. Die Abt-Audi spielten derweil keine Rolle. Van der Linde gab sogar nach einem erneuten Start-Dreher später auf, was das Siegerlächeln aber nicht aus dem Gesicht wischte. Feller wahrte mit einem Punkt mathematische Chancen und witzelte: „Aufgegeben wird nur bei der Post!"

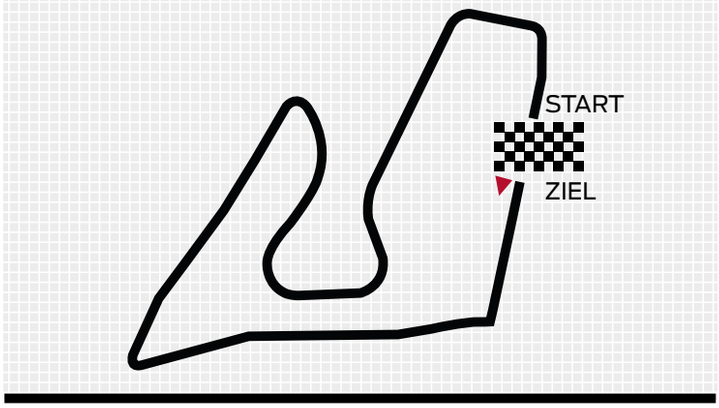
Für die Hauptanwärter verlief der Sonntag genau gegensätzlich. Preining luchste Aitken den dritten Platz ab und segelte hinter den BMW auf das Podium. Bortolotti zog sich in der Startphase einen Reifenschaden zu und hechelte bis zum Ende hinterher. Zum unglücklichen Heimspiel passte ein loser Lüftungsausgang, den der Italo-Wiener zur Sicherheit über Bord warf. Ihn und den neuen Spitzenreiter Preining trennen einen Monat vor dem Austria-Showdown zehn Punkte.

Rast hatte für all das keinen Kopf. Erst resümierte er: „Im Regen ist eher der Grip das Entscheidende für die Rundenzeit. Im Trockenen konnten wir unseren Topspeed-Vorteil ausspielen." Dann musste er aber los. „Das Rennen nach Hause steht an." ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

SPIELBERG (A) 4,318 KM

STRECKE



QUALIFYING RENNEN 1

1.	Laurin Heinrich	1.36,778 min
2.	Kelvin van der Linde	+ 0,065 s
3.	Ayhancan Güven	+ 0,081 s
4.	Thomas Preining	+ 0,176 s
5.	Dennis Olsen	+ 0,200 s
6.	Maro Engel	+ 0,207 s
7.	René Rast	+ 0,232 s
8.	Marco Wittmann	+ 0,238 s
9.	Luca Stolz	+ 0,249 s*
10.	Mirko Bortolotti	+ 0,345 s
11.	Luca Engstler	+ 0,383 s
12.	Arjun Maini	+ 0,737 s
13.	Andrea Caldarelli	+ 0,741 s
14.	Mattia Drudi	+ 0,874 s
15.	Patric Niederhauser	+ 0,964 s

*3. Verwarnung in der Saison (+5 Startplätze)

QUALIFYING RENNEN 2

1.	René Rast	1.27,671 min
2.	Sheldon van der Linde	+ 0,111 s
3.	Jack Aitken	+ 0,202 s
4.	Thomas Preining	+ 0,211 s
5.	Marco Wittmann	+ 0,277 s
6.	Clemens Schmid	+ 0,287 s
7.	Franck Perera	+ 0,289 s
8.	Ayhancan Güven	+ 0,303 s
9.	Mirko Bortolotti	+ 0,314 s
10.	Dennis Olsen	+ 0,318 s
11.	Andrea Caldarelli	+ 0,346 s
12.	Thierry Vermeulen	+ 0,410 s
13.	Ricardo Feller	+ 0,428 s
14.	Luca Engstler	+ 0,460 s
15.	Marvin Dienst	+ 0,463 s

ERGEBNIS RENNEN 1

Spielberg (A): 23.09.2023; 13. von 16 Läufen;
37 Runden à 4,318 km = 159,77 km
28 Autos gestartet, 26 gewertet; Wetter: 14 Grad, bewölkt/feucht
Pole-Position:
#75 Laurin Heinrich, Porsche 911 GT3 R, 1.36,778 min = 160,6 km/h
Schnellste Runde:
#33 René Rast, BMW M4 GT3, 1.29,495 min = 173,7 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	Kelvin van der Linde (ZA)	Audi/Abt Sportsline	1:02.59,504 h	25 +2*
2.	Laurin Heinrich (D)	Porsche/Bernhard	+ 1,306 s	20 +3*
3.	Ricardo Feller (CH)	Audi/Abt Sportsline	+ 6,631 s	16
4.	René Rast (D)	BMW/Schubert	+ 6,899 s	13
5.	Maro Engel (D)	Mercedes/Landgraf	+ 9,397 s	11
6.	Thomas Preining (A)	Porsche/Manthey EMA	+ 9,863 s	10
7.	Luca Stolz (D)	Mercedes/HRT	+ 10,477 s	9
8.	Marco Wittmann (D)	BMW/Project 1	+ 10,763 s	8
9.	Mirko Bortolotti (I)	Lamborghini/SSR	+ 11,355 s	7
10.	Dennis Olsen (N)	Porsche/Manthey EMA	+ 11,374 s	6

* Bonuspunkte für die Top 3 des Qualifikationstrainings (3-2-1)

ERGEBNIS RENNEN 2

Spielberg (A): 24.09.2023; 14. von 16 Läufen;
41 Runden à 4,318 km = 177,04 km
28 Autos gestartet, 23 gewertet; Wetter: 13 Grad, bewölkt/meist trocken
Pole-Position:
#33 René Rast, BMW M4 GT3, 1.27,671 min = 177,3 km/h
Schnellste Runde:
#1 Sheldon van der Linde, BMW M4 GT3, 1.28,465 min = 175,7 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	René Rast (D)	BMW/Schubert	1:01.47,619 h	25 +3*
2.	Sheldon van der Linde (ZA)	BMW/Schubert	+ 1,263 s	20 +2*
3.	Thomas Preining (A)	Porsche/Manthey EMA	+ 4,723 s	16
4.	Marco Wittmann (D)	BMW/Project 1	+ 7,316 s	13
5.	Dennis Olsen (N)	Porsche/Manthey EMA	+ 11,907 s	11
6.	Clemens Schmid (A)	Lamborghini/GRT	+ 13,216 s	10
7.	Ayhancan Güven (TR)	Porsche/Bernhard	+ 16,292 s	9
8.	Jack Aitken (GB)	Ferrari/Emil Frey Racing	+ 18,261 s	8 +1*
9.	Thierry Vermeulen (NL)	Ferrari/Emil Frey Racing	+ 20,366 s	7
10.	Arjun Maini (IND)	Mercedes/HRT	+ 22,518 s	6

* Bonuspunkte für die Top 3 des Qualifikationstrainings (3-2-1)

STAND FAHRER

1.	Preining	190 Punkte
2.	Bortolotti	180
3.	Feller	159
4.	S. van der Linde	138
5.	Rast	124
6.	Stolz	115
7.	K. van der Linde	109
8.	Olsen	104
9.	Auer	101
10.	Engel	96
11.	Perera	90
12.	Wittmann	84
13.	Heinrich	78

STAND TEAMS

1.	Manthey EMA	283 Punkte
2.	Abt Sportsline	256
3.	SSR Performance	255
4.	Schubert Motorsport	253
5.	Merc.-AMG Team HRT	136

STAND HERSTELLER

1.	Porsche	384 Punkte
2.	Lamborghini	343
3.	Mercedes-AMG	331
4.	BMW	316
5.	Audi	300
6.	Ferrari	173

PORSCHE

Dank Preinings Sprung an die Spitze führt Porsche in allen Wertungen

DREI FRAGEN AN THOMAS PREINING

AM SAMSTAG WIRKTEN SIE UNZUFRIEDEN. WIE SIEHT ES NACH DEM PODEST AUS?

Der dritte Platz war das Maximum. Wir haben zwischen den Rennen einen super Reset-Knopf gefunden und im Qualifying alles rausgeholt. Beim Start konnten wir eine Position gutmachen und den dritten Platz bis zum Ende behaupten. Die Strategie und der Boxenstopp waren perfekt.

SIE KONNTEN BISLANG IN JEDEM RENNEN PUNKTEN. DER SCHLÜSSEL ZUM TITEL?

Ich habe mir im Winter viele Gedanken zum Thema Konstanz gemacht. Das war mein Hauptziel. Es scheint so, als wäre es mir gut gelungen. Aber alle Fahrer in der DTM sind angesichts des Niveaus auf einem gewissermaßen konstanten Level, die Kleinigkeiten machen hier die Unterschiede.

BISLANG HABEN SIE DEN TITELKAMPF VON SICH WEGGESCHOBEN. ÄNDERT DAS DIE ÜBERNOMMENE FÜHRUNG?

Es ist natürlich immer besser, vorne zu sein. Aber ich freue mich nicht darüber, dass es bei Mirko Bortolotti heute schlecht gelaufen ist. Im Endeffekt ändert es nichts an der Herangehensweise für das letzte Wochenende. Wir werden vorher in Hockenheim testen und uns im Simulator vorbereiten.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Jugendförderung in der DNA: Timo Bernhard und der GT3-Newcomer Laurin Heinrich

KÜS Team Bernhard

Familienantrieb

ADAC MOTORSPORT

Trotz fehlender Titelchancen blickt Teamchef Timo Bernhard positiv auf die zweite DTM-Saison. Zusammen mit dem jungen Fahrerduo will man weiter Erfahrung sammeln und die Erfolge stetig ausbauen.

Von: **Philipp Körner**

Die Saison 2023 ist so oder so eine historische für das Team von Timo Bernhard. Vor zehn Jahren hatte sich die von Vater Rüdiger gegründete Mannschaft mit einem Porsche-Carrera-Cup-Projekt zum ersten Mal auf eine größere Rundstreckenbühne gewagt und sich seitdem über das GT Masters und die GT3-Langstrecke an die Spitze des deutschen Motorsports hochgearbeitet. „Als die DTM auf GT3-Fahrzeuge gewechselt ist, war das gleich interessant. Im ersten Jahr haben wir uns das ehrlicherweise nicht getraut“, blickt Timo Bernhard zurück.

Die Debüt-Saison verlief mit zwei Siegen und dem brutalen Preining-Crash in Hockenheim direkt furios. Dass man nur mit einem Auto an den Start ging, war eine bewusste Entscheidung. „Zwei Autos machen alles komplizierter – sowohl bei den Kosten als auch beim Operativen. Da mussten wir uns herantasten.“ Beim Wachstum auf zwei Renner kam als weitere Herausforderung das neue Porsche-Modell obendrauf.

Ebenfalls neu für das Jubiläumsjahr waren die beiden Piloten. Die DTM-Newcomer Laurin Heinrich und Ayhancan Güven hatten eine wechselhafte Saison mit etlichen Ausfällen, aber auch Podien. Ihr Mentor und Chef sieht es als natürlichen Prozess an. „Mit zwei neuen Fahrern hat man eine Anlaufphase. Sie sind nicht ohne Grund bei mir, denn Porsche weiß, dass unser Team jungen Fahrern viel vermitteln kann.“

Die für die DTM notwendige Professionalisierung veränderte auch intern einiges. „Wir sind beim Budget im mittleren bis kleineren Bereich und versuchen, bei den Festangestellten so stabil wie möglich zu sein und es mit Top-Freelancern aufzustocken.“ Obwohl man in den Wertungen eher hinterherhinkt, bleibt der Ausblick positiv. Timo Bernhard will sein Team schrittweise erfolgreicher machen – wie schon in den vergangenen zehn Jahren. ■

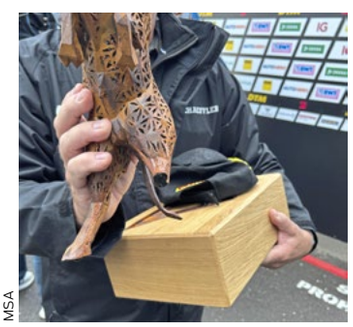
AUS DEM FAHRERLAGER

ENGSTLER VS. EMIL FREY

Während Zieleinläufe vor Emil-Frey-Ferrari für Luca Engstler eher eine seltene Freude sind, kennt sein Vater Franz das Gefühl recht gut. Der 62-jährige Teambesitzer tritt auch in dieser Saison wieder in der europäischen Ferrari Challenge an und sicherte sich vorzeitig den Meistertitel in der Klasse Trofeo Pirelli Am. Sein größter Rivale war ein Pilot des Schweizer Teams.

POKAL-MALHEUR BEI ABT

Zerbrochene Trophäen bleiben im Trend. Nachdem das Formel-1-Team von Red Bull in dieser Saison schon zwei Schäden zu beklagen hatte, zog nun Abt Sportsline unfreiwillig nach. Kelvin van der Lindes erster DTM-Siegerpokal seit dem Hockenheim-Samstag 2021 wanderte in zwei Teilen zu den Äbten. Der Sponsoren-Bulle hatte sich von der Plattform „befreit“, verlor aber einen Teil seines linken Hinterbeins. Die Mechaniker beruhigten: Klebstoff reicht!



MSA

WEITERHIN ACHT EVENTS

Auch 2024 finden 16 DTM-Rennen statt. Das neunte Wochenende im nahen europäischen Ausland scheiterte allen voran an den Kosten. ADAC-Motorsportchef Thomas Voss berichtete nach Rücksprache mit den Teilnehmern: „Es wäre der falsche Schritt, den Teams zusätzliche Kosten aufzudrücken.“ Eine Umfrage brachte ein gespaltenes Bild. Nur die Hälfte konnte sich erwärmen, allerdings mit Finanzierung. „Es ist ja nicht nur für Teams, sondern für alle und damit auch uns ein Aufwand. Eine Veranstaltung liegt im siebenstelligen Bereich.“ Ganz habe man den Plan nicht aufgegeben. „Eine Expansion der DTM auf möglicherweise nicht nur neun Veranstaltungen ist weiter unser Ziel, aber man muss den richtigen Zeitpunkt abwarten.“

SALZBURGRING-STIPPVISITE

Auf der Liste für ein Zusatz-Event stand unter anderem der Salzburgring. Thomas Voss nutzte seine Anreise nach Spielberg für einen Besuch. Er resümierte: „Der Salzburgring ist nach wie vor eine tolle Anlage und hat große Fortschritte gemacht.“ Das entscheidende Hindernis bleibe das Layout, das nur schwer anzupassen und in Form der ersten Kurve zu eng sei. „Da muss man sich intelligente Lösungen überlegen. Das geht aber, wenn ich mir den Umbau von Zandvoort anschaue.“ Hoffnung für ein zukünftiges Gastspiel liefert eine laufende Modernisierungsinitiative, die schon Verbesserungen bei den Leitplanken und der Drainage gebracht hat. „Wir haben uns geeinigt, dass wir in langsamen Schritten über eine DTM-Rückkehr nachdenken.“

HIRSCHER IM AUDI R8

Dass Rennfahrer und Skisportler mental nahe beieinanderliegen, ist hinlänglich bekannt. Ein weiteres Beispiel lieferte der Olympiasieger Marcel Hirscher, der am Wochenende das Schaeffler-Renntaxi pilotierte. Vor der Ausfahrt im Audi R8 LMS GT2 wurde der Slalom-Könner von Markus Winkelhock gebrieft. Ob sich der Motocross-Racer bald Rennen auf vier Rädern vorstellen kann? „So viel Spaß mir das Autofahren macht, Skifahren kann ich doch wesentlich besser.“

ADAC MOTORSPORT

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Toms Titeltraum

Tom Coronels Tabellenführung schrumpfte in Monza auf zehn Zähler zusammen.

TCR EUROPE

Der vorletzte Akt der TCR Europe lieferte die ideale Vorarbeit für den großen Showdown in einem Monat. Drei Fahrer kämpfen dann in Barcelona um den Titel. Der Este Ruben Volt feierte seinen Debüt-Sieg im königlichen Park.

Von: **Joel Lischka**

Matchball Tom Coronel hieß es vor dem Wochenende in Monza. Der Niederländer reiste mit 37 Punkten Vorsprung nach Italien. Es wäre der erste Tourenwagen-Titel seit seinem Sieg in der Privatfahrer-Wertung der WTCC 2009. Coronel dürfte beim Blick auf die Tabelle nach Monza die ein oder andere Schweißperle auf der Stirn haben. Seine Audi-Kollegen Kobe Pauwels und John Filippi sitzen im Nacken. Sie verschoben die Meisterfeier bis zum Saisonfinale. Doch der Reihe nach.

Die RS 3 fuhren als Favoriten nach Monza. Topspeed schmeckt dem Audi besonders gut. Das Qualifying sah jedoch einen Honda Civic an der Spitze. Ruben Volt stellte unter feuchten Bedingungen sein Auto auf die Pole. Coronel büßte mit Platz 8 bereits einige Punkte auf Pauwels und Filippi ein. Der Start zu Lauf 1 ging für Volt am Samstag jedoch komplett daneben. Der Este würgte seinen Civic ab. Pauwels, von Platz 2 kommend, bedankte sich und lenkte seinen Audi als Führender in die erste Schikane. Coronel lag bereits auf Rang 4.

Für Würze sorgte Ruben Volt. Der Pole-Sitter wollte seinen Fauxpas ausradieren und pflügte durch das Feld. Daniel Tkachenko hatte bei dem Manöver Volts gegen Giacomo Ghermandi in der dritten Runde einen Logenplatz. Das irritierte den Ukrainer wohl. Tkachenko versemmelte den Bremspunkt kapital und räumte den Italiener in Kurve 1 ab. Beide Audi waren ramponiert. Das Safety Car rückte aus. Die Rennleitung verlängerte aufgrund der Gelbphase das Rennen von zehn auf zwölf Umläufe.

Nur 25 Zähler trennen die Audi-Piloten Tom Coronel, Kobe Pauwels und John Filippi vor dem Saisonfinale in Barcelona. Das garantiert Spannung für den Schlussakkord.

Pauwels gewann den Restart vor Nicola Baldan und Viktor Davidovski. Coronel blieb Vierter – bis in Runde 10. Dann verabschiedete sich der linke vordere Stoßdämpfer seines Audi und kostete den 51-Jährigen wertvolle Punkte. Bis auf einen Zähler verkürzte Pauwels dank seines Sieges den Rückstand auf Coronel. Volt beendete seine Aufholjagd auf dem vierten Platz.

Volt schlägt zurück

Den zweiten Lauf musste der Este im Reversed-Grid von P10 starten. Ghermandi stand mit repariertem RS 3 auf Pole, die Führung behielt der Lokalmatador aber nicht lange. Coronel, Filippi und Baldan machten mit Ghermandi kurzen Prozess, während Volt erneut durch das Feld stürmte. Der Honda-Mann war nicht zu halten und feierte seinen ersten Sieg in der TCR Europe vor Nicola Baldan und Tom Coronel.

Entsprechend begeistert zeigte sich der Debütant: „Ich bin so glücklich! Es war wirklich unglaublich, so viel Speed zu haben." Coronel verschaffte sich dank des Podestplatzes in Lauf 2 etwas Luft auf seine Verfolger und richtete den Blick auf das Finale in Barcelona, wo er unbedingt den Titel fixieren will. „Nach 22 Jahren im Tourenwagensport will ich den unbedingt haben!" Der Traum des Routiniers lebt weiter. ■

MONZA 1. RENNEN

	Fahrer/Marke	Rd./Rückstand
1.	Pauwels/Audi	12 Runden
2.	Baldan/Audi	+ 0,469 s
3.	Davidovski/Audi	+ 0,986 s
4.	Volt/Honda	+ 3,936 s
5.	Filippi/Audi	+ 4,955 s
6.	Brown/Audi	+ 6,251 s
7.	Scamardi/Hyundai	+ 10,531 s
8.	Andersson/Lynk & Co	+ 13,070 s
9.	Peklin/Audi	+ 15,184 s
10.	Losonczy/Hyundai	+ 15,245 s

MONZA 2. RENNEN

	Fahrer/Marke	Rd./Rückstand
1.	Volt/Honda	10 Runden
2.	Baldan/Audi	+ 1,964 s
3.	Coronel/Audi	+ 2,900 s
4.	Andersson/Lynk & Co	+ 3,397 s
5.	Filippi/Audi	+ 3,589 s
6.	Pauwels/Audi	+ 3,997 s
7.	Jelmini/Audi	+ 4,382 s
8.	Davidovski/Audi	+ 4,674 s
9.	Brown/Audi	+ 5,303 s
10.	Losonczy/Hyundai	+ 12,411 s

STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Tom Coronel (NL)	396
2.	Kobe Pauwels (B)	386
3.	John Filippi (F)	371
4.	Viktor Davidovski (NMK)	244
5.	Lewis Brown (GB)	213
6.	Dusan Borkovic (SRB)	190
7.	Viktor Andersson (S)	190
8.	Nicola Baldan (I)	182
9.	Ruben Volt (EST)	126
10.	Isaac Smith (GB)	121

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

BTCC

Sutton in Meisterform

Letzte Runde in Lauf 2: Sutton überholt Taylor-Smith für den Sieg

BTCC

In Silverstone gab es drei verschiedene Sieger, Wetterkapriolen, Tracklimit-Diskussionen und feinste Aufholjagden. Als Sahnehäubchen fällt auch die Titelentscheidung erst beim Saisonfinale.

Von: **Michael Bräutigam**

Die erste große Überraschung gab es bereits im Qualifying, als erstmals in der laufenden Saison kein Ford-Pilot die Bestzeit fuhr, sondern Mikey Doble im betagten Vauxhall Astra. Bislang hatte dieser nur beim Auftakt in Donington im Chaos von Lauf 2 den Sprung in die Top 5 geschafft.

Tabellenführer Ash Sutton (Ford) hatte nur 0,064 Sekunden Rückstand auf Doble, stand damit aber gerade mal auf Startplatz 5 – enger als in der BTCC geht es wohl nirgends zu.

Wohl etwas zu nervös fuhr Doble nach der Einführungsrunde bei einsetzendem Regen über seinen Startplatz hinaus in eine zweite Einführungsrunde, was ihn ans Ende des Felds bugsierte. Diejenigen, die schon auf Regenreifen gesetzt hatten, lagen am Ende richtig. Allen voran Jake Hill (BMW), der das Rennen vor Dan Rowbottom (Ford) und Dobles Teamkollegen Andrew Watson gewann. Sowohl Tabellenführer Sutton als auch sein erster Verfolger Tom Ingram (Hyundai) gingen dagegen leer aus, weil sie zu spät von Slicks auf profilierte Reifen gewechselt hatten.

Nur noch zwei Aspiranten

Das sorgte für ein wahres Überholfeuerwerk der beiden Champions in Rennen 2. Sutton gewann vom 23. (!) Startplatz aus, Ingram fuhr vom 22. Startplatz bis auf P3. Dazwischen bestätigte Árón Taylor-Smith mit seinem zweiten Saison-Podest die starke Silverstone-Form von Vauxhall. Pechvogel war diesmal Jake Hill, der in Führung liegend mit Zündaussetzern zu kämpfen hatte und auf P20 leer ausging.

Rekordmeister Colin Turkington (BMW) holte sich vom fünften Startplatz des dritten Laufs seinen vierten Saisonsieg vor Ingram und Sutton. Letzterer hat vor dem Finale in Brands Hatch 35 Punkte Vorsprung vor dem einzig verbliebenen Rivalen Ingram. Maximal 67 Zähler sind noch zu holen. ■

TCR Südamerika

Zwei Toyota-Siege

Im teils monsunartigen Regen des Velopark gingen beide Laufsiege an Toyota-Fahrer. Damit spitzt sich auch der Titelkampf noch einmal ein wenig zu.

Der erste Event nach den gemeinsamen Rennen mit der TCR World Tour führte das Feld der Südamerika-Meisterschaft in den brasilianischen Velopark. Dort holte sich Tabellenführer Ignacio Montenegro (Honda) zunächst einmal mehr die Pole-Position. Die wurde er kurz nach dem Start ins nasse erste Rennen aber direkt los, als Bernardo Llaver mit seinem Toyota vorbeifuhr und sich letztlich den zweiten Sieg in Folge holte.

Auch das Reversed-Grid-Rennen ging bei Regen über die Bühne, und wieder jubelte mit Fabián Yannantuoni ein Toyota-Pilot über den Sieg. Bei den Punkten konnte Llaver zudem im zweiten Lauf weiter die Tabellenführung eindampfen. Auf P6 holte er sechs Zähler mehr als Montenegro, der es nun auf 406 Punkte bringt. Llaver als erster Verfolger hat bislang 383. ■ MBR

TCR SOUTH AMERICA/DUDA BAIRROS

Nach zweitem Sieg: Llaver hat den Titel weiterhin in seiner Reichweite

Supercars

Gelber Underdog

Das DJR-Team hat das Design des Wildcard-Autos von Simona de Silvestro und Kai Allen enthüllt. Gelb ist die bestimmende Farbe für den Bathurst-Auftritt.

Zu hohe Erwartungen sollte man an das dritte Auto des Teams, das gegenüber den Schwesterautos in invertierten Farben antritt, nicht haben. Für Allen ist es sein erster Auftritt überhaupt bei den Supercars, für De Silvestro wird es ihr erster Start seit 2019. „Das Auto sieht klasse aus. Es sticht auf jeden Fall heraus. Ich kann es gar nicht erwarten, auf die Strecke zu gehen“, sagte die Schweizerin.

Mit der Rolle des Underdogs muss man sich auch abfinden, weil man nur zwei Testtage in Ipswich hat, ehe es an den Mount Panorama geht. Außerdem gibt auch Renningenieur Ed Williams sein Supercars-Debüt. Der hat zwar viel Erfahrung, aber nicht in dieser Rolle. Als Chefingenieur fungiert Perry Kapper, der bei DJR (als Ford-Homologationsteam) den Gen3-Mustang maßgeblich designt hat. ■ MBR

DICK JOHNSON RACING

Auf- und gefällig: De Silvestros gelber Renner für das Bathurst 1000

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Am Ende allein auf weiter Flur: Byron fährt in Texas den 300. Sieg für das Hendrick-Team ein

NASCAR

300 für Hendrick

William Byron (Chevrolet) hat sich mit einem Sieg in Texas als erster Fahrer das Halbfinal-Ticket gesichert. Teamkollege Kyle Larson und Toyota-Pilot Bubba Wallace waren ebenfalls nah am Triumph.

Von: **Michael Bräutigam**

Der Start in die zweite Playoff-Runde war ein äußerst heißer. Unter der sengenden texanischen Sonne heizte sich der Asphalt auf dem 1,5-Meilen-Oval auf rund 60 Grad auf. Aber auch die Rennaction brachte einige hitzige Szenen.

Schon kurz nach dem Start wurden keine Geschenke verteilt. Pole-Mann Wallace und RFK-Ford-Pilot Chris Buescher groovten sich nicht etwa erst auf der Ideallinie ein, sondern fuhren gleich mal für längere Zeit nebeneinander um den Kurs – mit dem besseren Ende für Wallace. Der 23XI-Pilot hatte den Sieg in Stage 1 schon auf dem Fuß, als kurz vor Ende der Stage-Pause Kyle Busch (Chevrolet) vehement in die Mauer flog und eine Gelbphase auslöste. Während u. a. Wallace zum Stopp fuhr, blieben andere draußen. Der Stage-Sieg ging an Tyler Reddick (Toyota).

Im zweiten Segment opferte Wallace ebenfalls seine Track Position, um sich für die finale Stage optimal aufzustellen. Der Stage-Sieg ging an den ebenfalls stark auftrumpfenden Larson.

Larson crasht im Duell

Der alles entscheidende dritte Abschnitt hatte es dann noch mal in sich. 20 Umläufe vor Ende des 267-Runden-Rennens befanden sich Larson und Wallace im engen Duell um die Spitze, als Ersterer nach einem Dreher rücklings in die Mauer einschlug.

Nachdem insgesamt elf Gelbphasen immer wieder den Rennfluss unterbrachen, ging zumindest im Finish alles flüssig ab. Im Fokus stand erneut Wallace, der mit 111 Führungsrunden das statistisch gesehen stärkste Rennen seiner Cup-Karriere ablieferte. Für den Sieg reichte es trotzdem nicht. Beim finalen Restart kämpfte er mit dem ebenfalls starken, aber älter bereiften Chase Briscoe (Ford) um die Führung, wobei man sich gegenseitig derart verlangsamte, dass Byron an beiden vorbeiziehen konnte.

Wenig später schlüpfte dann auch noch Ross Chastain (Chevrolet) an Wallace vorbei, sodass diesem nur P3 blieb. „Mein schlechtester Restart, fürs Team tut es mir echt leid“, war der Toyota-Pilot sichtlich enttäuscht.

Große Freude herrschte dagegen im Chevy-Lager. Byrons sechster Saisonerfolg verschafft ihm einen Platz im Halbfinale der Playoffs. Außerdem war es der 300. Cup-Sieg für das Hendrick-Team. „Als Kind war ich so ein großer Hendrick-Fan. Ich danke Rick Hendrick für alles, was er getan hat. Diesen Sieg werden wir wirklich genießen.“ ■

NASCAR CUP SERIES

Fort Worth/Texas (USA)
30. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	William Byron (USA)	Chevrolet
2.	Ross Chastain (USA)	Chevrolet
3.	Bubba Wallace (USA)	Toyota
4.	Christopher Bell (USA)	Toyota
5.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
6.	Kevin Harvick (USA)	Ford
7.	Brad Keselowski (USA)	Ford
8.	Daniel Suárez (MEX)	Chevrolet
9.	Ricky Stenhouse Jr. (USA)	Chevrolet
10.	Chase Briscoe (USA)	Ford

Gesamtwertung
nach 30 von 36 Rennen

1.	Byron (Chevrolet)	3083 Punkte
2.	Hamlin (Toyota)	3074
3.	Buescher (Ford)	3059
4.	Bell (Toyota)	3057
5.	Truex Jr. (Toyota)	3056
6.	Chastain (Chevrolet)	3049
7.	Keselowski (Ford)	3045
8.	Larson (Chevrolet)	3039
9.	Wallace (Toyota)	3037
10.	Reddick (Toyota)	3036

NASCAR-NEWS

XFINITY SERIES: WENN ZWEI SICH STREITEN …

Die Entscheidung um den Sieg in der zweiten Liga schien zwischen Parker Kligerman (Big Machine Racing/Chevrolet) und Markenkollege Justin Allgaier (JR Motorsports) zu fallen. Doch als sich die beiden im engen Spitzenduell fast gegenseitig crashten, fuhr John Hunter Nemechek in seinem Gibbs-Toyota vorbei und schnappte sich wenige Runden vor dem Ende P1. Den behielt er bis ins Ziel und qualifizierte sich mit seinem siebten Saisonsieg auch vorzeitig für die nächste Playoff-Runde. Kligerman wäre aktuell um einen Punkt nicht mehr im Rennen um die Meisterschaft dabei.

CUP SERIES: ROVAL MIT STAGE-GELBPHASEN

Zu Beginn der Saison 2023 wurden Stage-Pausen auf Roadcourses abgeschafft. Das sorgte zuletzt für eher mäßig spannende Rennen auf Kursen mit Rechtskurven. Auf Wunsch von Fans und Teams kehren die Stage-Pausen nun für das Playoff-Rennen auf dem „Roval“ von Charlotte (8. Oktober) zurück. Zum einen wollten die Beteiligten das taktische Element zurück. Zum anderen möchte man alle zehn Playoff-Rennen unter gleichen Regeln abhalten.

CUP SERIES: 3F-DEBÜT SCHON IN HOMESTEAD?

Wie im Rahmen des Euro-Series-Events in Oschersleben (siehe nächste Doppelseite) bekannt wurde, arbeitet das deutsche Team 3F Racing mit Hochdruck daran, möglicherweise noch in diesem Jahr das Cup-Debüt zu geben. Die Chance sei durchaus gegeben, dass man schon beim vorletzten Lauf in Homestead fährt. Sowohl für den Event in Miami als auch für das geplante Teilzeit-Programm 2024 mit acht Rennen wird man auf die Technik und wohl auch die Fahrer aus dem Umfeld von Richard Childress Racing zurückgreifen.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Alleskönner

50 Ausgaben **MOTORSPORT *aktuell***
frei Haus plus Extra Ihrer Wahl sichern!

FÜR SIE ZUR WAHL

€ 30 TankBON-Gutschein
Ohne Zuzahlung

1 3 4 0

Brüder MANNESMANN Ecoline Werkzeugset

41-teiliges Werkzeugset in nachhaltigem Bambuskoffer

- Umschaltknarre, Schraubgriff
- Verlängerung, Bitadapter
- 10 Steckschlüsseleinsätze
- 20 Bits, verchromt
- 7 Innensechskantschlüssel

Zuzahlung: 1,– €

1 7 6 4

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern: • **Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus** • **Tolles Extra dazu**

motorsport-aktuell.com/angebot

oder telefonisch 0781 639 6651

Bestell-Nr. MSA1PRE (selbst lesen), MSA1PRG (verschenken) – 50 Ausgaben MOTORSPORT *aktuell* für zzt. 145,– € (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,90 €) – ggf. zzgl. einmalig des jeweiligen Zuzahlungsbetrags für das Extra. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Auslandspreise auf Anfage.

Angebot der Abonnenten Service Center GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. Alle Preise in Euro inkl. ges. MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen. Dort finden Sie auch die für den Vertrag geltenden Allgemeinen Geschäftsbedingungen. **Datenschutzinfo:** Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel. 0781-6396102. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO) solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sollten wir ihre Daten in einen Staat außerhalb der Europäischen Union übermitteln, stellen wir sicher, dass Ihre Daten gemäß Art. 44ff. DSGVO geschützt sind. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. Details unter: shop.motorpresse.de/datenschutz | Bei großer Nachfrage kann es zu Lieferverzögerungen kommen. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland (Auslandskonditionen bitte auf Anfrage) und solange der Vorrat reicht. Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

EURONASCAR

Die Fans verfolgen den Start von mehr als 20 rund 400 PS starken Autos der EuroNASCAR

V8-Party in der Börde

Der allererste NASCAR GP Germany in Oschersleben war eine große V8-Party. Am Ende durften die rund 13 000 Fans vor Ort sogar zwei deutschsprachige Sieger bejubeln. Außerdem bekamen sie fast so ein Stockcar-Programm wie in den USA geboten.

Von: **Michael Bräutigam**

Zwar gastierte der europäische NASCAR-Zirkus öfters schon in Deutschland, zum ersten Mal war aber die Motorsport Arena Oschersleben Austragungsort. Ebenfalls erstmals bekam die deutsche Runde einen GP-Status – und für eine Erstausgabe konnte sich das, was da in der Magdeburger Börde abging, sehr gut sehen lassen.

Der Reiz des Neuen lag in Altbewährtem. Denn das NASCAR-Konzept mit viel Show, wenig Hightech und Oldschool-V8-Gebrabbel ist längst über den großen Teich geschwappt. Die hierzulande ansässige Fan-Basis nahm das Angebot dankend an und versammelte sich zahlreich.

Stars, Stripes und Show

Und Jung und Alt bekamen, was sie wollten. Die US-Nationalhymne gleich viermal, „Start your Engines“ genauso oft. Dazu Show-Acts, Filmfahrzeuge und natürlich ganz viele US-Cars im Fahrerlager. Charger, Superbird, Corvette und Co. waren ebenso beliebte Fotomotive wie jene, die den NASCAR-Anstrich noch farbenreicher machten. Allen voran Jessie Punch, die sonst in den sozialen Netzwerken vor allem junge, männliche Fans bei Stockcar-Laune hält und das Selfie-Motiv Nummer 1 war.

Knapp dahinter rangierte die „German Voice of NASCAR“ Pete Fink, der neben vielen seiner Bücher auch jede Menge anderer Dinge signieren durfte. Und dann war da mit Ryan Vargas auch noch ein waschechter NASCAR-Fahrer aus den USA zugegen. Sowohl der Auftritt von Punch als auch Vargas gingen aufs Konto von 3F Racing, die nicht nur als erstes deutsches Rennteam in der Cup Series einsteigen, sondern auch ein Auto für Vargas in Oschersleben einsetzten.

„Die ersten Meter mit dem Auto bin ich auf der Parade in die Innenstadt gefahren“, gab der US-Amerikaner zu. „Im Training habe ich dann festgestellt, dass man hier viel aggressiver fahren muss. Man merkt, dass die Autos für Rundstrecken gebaut wurden. In der Xfinity und bei den Trucks müssen wir viel vorsichtiger zu Werke gehen.“

Ein bisschen deutsche Kultur gab es natürlich auch. Vargas, der bei 3F Racing für die Team- und Fahrerentwicklung verant-

EURONASCAR

Großer Bahnhof: Die EuroNASCAR auf dem Oscherslebener Marktplatz

EURONASCAR

Publikumslieblinge: Ryan Vargas und Jessie Punch vor dem 3F-Camaro

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

wortlich ist, lernte in Frankfurt die Currywurst kennen, Punch in Quedlinburg die Altstadt.

So geht Völkerverständigung auf NASCAR-Art. „Wir waren überwältigt davon, wie viele Fans wir hier hatten“, bilanzierte 3F-Teamchef Dennis Hirtz, der natürlich vor Ort war. „Die Leute kennen sich so gut mit dem Sport aus und identifizieren sich mit NASCAR. Sie wünschen sich, dass wir bald in der Cup Series fahren. Dieser Support der deutschen Fanbase bedeutet uns viel.“ Auch sportlich lief es gut: Vargas freundete sich schnell mit der europäischen Art an, Rennen zu fahren, und holte zweimal P10.

Apropos sportlich: Die Fans sind natürlich auch deshalb welche, weil das Racing echt ist. Einer der größten Fans ist Marko Stipp, dessen Team schon zum Inventar der Serie zählt. „Es gibt keine Balance of Performance, alle Autos sind gleich und alle Materialien, die einen technischen Vorteil hervorrufen könnten, sind verplombt“, nennt er die Grundpfeiler des Reglements. Der Fahrer hat somit alles selbst in der Hand. H-Schaltung, kein ABS, keine Traktionskontrolle. Nur eine Servolenkung hilft dabei, die rund 1,2 Tonnen schweren und über fünf Meter langen Einheits-Autos mit verschiedenen Silhouetten zu pilotieren.

„V8, solange es ihn gibt“

Technik von gestern? Vielleicht. Rückständig? Deshalb noch lange nicht. Stipp: „Auch diese Serie wird in Zukunft grüner und einen umweltfreundlichen Kraftstoff fahren. Nichtsdestotrotz: Ich bin Fan von V8 und Fahrzeugen ohne technische Hilfen. Wir fahren V8, solange es ihn gibt.“

Neben Vargas, der die längste Anreise hatte und diese Woche schon wieder Trucks in Talladega

EURONASCAR

„Der erste Sieg für Bremotion, der erste Sieg für mich in der EuroNASCAR Pro. Ich bin so glücklich, dass mir das ausgerechnet vor den heimischen Fans gelungen ist.“

Tobias Dauenhauer, Bremotion

fährt, gab auch ein Lokalmatador sein Seriendebüt. „Es war, als wäre ich ein kleiner Junge, der zum ersten Mal ein Rennauto fährt“, sagt Dominique Schaak, der nur zehn Runden zur Vorbereitung hatte und dann ins kalte Wasser der EuroNASCAR 2 geschmissen wurde. Von GT-Autos ist er sonst ABS, ESP und Traktionskontrolle gewohnt. „Der Grat zwischen auf der Strecke bleiben und Abfliegen ist minimal. Wenn man nur leicht übers Ziel hinausschießt, fliegt man ab“, so der 33-Jährige aus Magdeburg, der sich mit P13 und P6 beim Einstand extrem beachtlich schlug.

Sein Teamkollege Tobias Dauenhauer, der das gleiche Auto in der EuroNASCAR Pro pilotiert, wurde sogar zum ganz großen Held der Massen. Er sicherte sich in der Top-Liga für beide Rennen die Pole und holte nach P2 am Samstag seinen ersten Sieg in der Pro-Wertung am Sonntag. Gleichzeitig war es der erste Sieg eines deutschen Fahrers in Liga 1.

„Einfach unfassbar. Der erste Sieg für Bremotion, der erste Sieg für mich in der EuroNASCAR Pro. Ich bin so glücklich, dass mir das ausgerechnet vor den heimischen Fans gelungen ist“, freute sich der zweifache Vizemeister der zweiten Liga. In der Meisterschaft hat der Mann aus der Nähe von Hockenheim aber in diesem Jahr leider keine Aktien mehr, weil das neue Bremotion-Team erst zum zweiten Event eingestiegen war. Dazu kam im Saisonverlauf noch etwas Pech.

Teamchef Patrick Brenndörfer war dennoch zufrieden. „Es passt in allen Bereichen, auch die Performance auf der Strecke“, lautet die Bestandsaufnahme des früher vor allem auf der Nordschleife aktiven Rennfahrers und Unternehmers. Seinen Schritt weg vom GT-Sport zu den Stockcars bereut er keineswegs. „Es ist eine aufstrebende Serie mit einer positiv aufgeladenen Stimmung, ohne irgendwelches Geplänkel.“ Im mittlerweile so politischen Motorsport ist das eine sehr willkommene Abwechslung.

Spannung im Titelrennen

Dass der europäische Ableger von NASCAR sogar ein Ort ist, an dem Kindheitsträume wahr werden, zeigte das Sonntagsrennen der zweiten Liga. Denn in diesem durfte Patrick Schober, nachdem er in Most bereits sein erstes Podium einfuhr, seinen ersten Laufsieg feiern. Zu seiner Stockcar-Leidenschaft kam der 19-Jährige – kein Scherz – dank Disney. „Zu NASCAR bin ich vor allem durch Lightning McQueen gekommen. Schlussendlich habe ich von der EuroNASCAR gehört und da dachte ich mir, ich probiere es mal. Jetzt stehe ich hier als Sieger, das ist unglaublich“, freute sich der Youngster mit österreichischem Papa und slowakischer Mama sogar so sehr, dass er erst mal ein paar Freudentränen verdrückte. „Das Ziel wäre, nach Amerika zu gehen. Es wäre toll, dort in der NASCAR oder IndyCar zu fahren“, nennt er gleich einen weiteren Traum. Wer weiß, wohin seine Reise noch führt.

Die nächste geht auf jeden Fall erst nach Zolder, wie für die anderen Protagonisten der Euro Series auch. Nach dem Finale der Regular Season in Oschersleben findet dort nämlich in zweieinhalb Wochen das große Saisonfinale statt. Vor dem entscheidenden Event mit doppelten Punkten werden die zwei schlechtesten Ergebnisse eines jeden Fahrers aus der Tabelle gestrichen.

Die Situation vor dem Showdown könnte in beiden Wertungen kaum spannender sein. In der EuroNASCAR Pro sind Tabellenführer Gianmarco Ercoli und sein erster Verfolger Vittorio Ghirelli um vier Zähler getrennt: 285 zu 281. Damit sind sie die einzigen beiden Fahrer, die aus eigener Kraft noch Meister werden können. Auch Lucas Lasserre und Anthony Kumpen haben mit 21 bzw. 23 Punkten Rückstand aber noch realistische Chancen.

In der EN2-Wertung liegen sogar die drei ersten Piloten innerhalb vier Zählern. Tabellenführer Vladimiros Tziortzis hat dank fünf Siegen 292 Punkte angesammelt. Alberto „Naska“ Fontana und Paul Jouffreau können den Spieß aber noch herumdrehen. Allein ein Sieg in Zolder bedeutet schließlich schon 80 Punkte. Und das Beste daran: Die deutschen NASCAR-Fans haben es bis zur nächsten V8-Party nicht weit. ■

EURONASCAR

Premierensieg: Patrick Schober gewann das Sonntagsrennen in der EN2

EURONASCAR

Es geht eng und robust zu: Die Akteure schenken sich auf der Strecke nichts

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Bezzecchi unhaltbar

Während sich hinter ihm Dramen abspielten, fuhr VR46-Pilot Marco Bezzecchi zu einem überlegenen Sieg. Weltmeister Bagnaia stürzte, daher ist Jorge Martín bis auf 13 Punkte aufgerückt, und auch Bezzecchi hat mit seiner Form WM-Chancen.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Nachdem Francesco Bagnaia Jorge Martín überholt hatte und auf die Zielgerade einbog, wirkte sein Strich irgendwie nicht so ruhig wie sonst, und eine gewisse Nervosität war bei ihm zu erkennen. Und keine halbe Runde später flog der Ducati-Werkspilot im hohen Bogen von seiner Ducati. „Wir mussten uns für den härteren Vorderreifen entscheiden, denn im Gegensatz zu den anderen Ducati-Piloten hatte ich mit dem mittleren zu viel Bewegung im Motorrad. Ich habe mich mit ihm eigentlich wohlgefühlt, aber in dem Moment ist er mir schlagartig weggerutscht“, erklärte der sichtlich frustrierte Weltmeister hinterher. „Wir müssen unbedingt herausfinden, wie wir wieder auf unseren Weg finden. Denn bisher hatte ich meinen Vorteil beim Bremsen, und der ist komplett dahin.“

Bis zum Hitzekollaps

Zu diesem Zeitpunkt war sein VR46-Kumpel Marco Bezzecchi vorne bereits längst entschwunden. Doch wer nun gedacht hätte, dass Jorge Martín einen sicheren zweiten Platz einfahren würde, musste sich noch wundern. Zuerst ging ihm der Reißverschluss seiner Kombi auf, er musste ihn während der Fahrt zumachen, sonst hätte er eine Strafe bekommen. Dies kostete den Pramac-Ducati-Piloten gut eine Sekunde. Und in der letzten Runde wurde er in Turn 4 hinausgetragen, Fabio Quartararo, der schon lange keine solche Chance mehr hatte, drückte sich vorbei. Doch Martín

> „Der Sturz hat gezeigt, dass ich das Motorrad auch weiter überfahren muss. Unsere Schwächen sind noch da.“
>
> Marc Márquez

feuerte sich umgehend mit einem hochriskanten Manöver außen an den Yamaha vorbei, machte alle Lücken dicht und konnte den zweiten Platz noch ins Ziel retten. Danach fuhr er direkt zu seiner Box, klappte zusammen und ließ sich von seinem Team mit Wasser übergießen. Im Parc fermé verlor er kurz das Bewusstsein, musste von MotoGP-Medizinchef Dr. Ángel Charte betreut werden, und konnte auch eine gute halbe Stunde später nicht zur Pressekonferenz. Erst eine weitere Stunde später war dann ein sichtlich blasser Jorge Martín zu sprechen. „Ich war völlig dehydriert“, gab der Spanier zu. „Ich habe mit letzter Kraft alles gegeben.“

Dabei war das Rennen, wie auch die der Moto2 und der Moto3, um drei Runden gekürzt worden. Als die Fahrer am Donnerstag an den Buddh International Circuit kamen, waren all die Bedenken wegen der ausstehenden Baumaßnahmen zwar verflogen, doch bei der feuchten Hitze war klar, dass ihnen eine besondere Herausforderung bevorstand. „Dieses Wetter verlangt den Athleten noch mehr ab als das, was wir in Thailand, Malaysia und Indonesien erlebt haben“, stellte Dr. Charte fest. Auch den Reifenherstellern war die Reduzierung der Distanz nicht unlieb.

Auf der für alle neuen Strecke waren die Fahrer der japanischen Fabrikate plötzlich wieder auf Tuchfühlung. Marc Márquez kam als Viertschnellster gleich in die Q2, Ex-Weltmeister Joan Mir, der bereits mit Rücktrittsgedanken gespielt hatte, hatte plötzlich ein Gefühl für die Honda, war Zehnter und ebenfalls

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Marco Bezzecchi: Bestens auf der indischen Strecke zurechtgefunden, seine Pace war den anderen zu schnell

MOTOGP

MOTOGP

Das war knapp: Fabio Quartararo (#20) konnte Jorge Martín fast abfangen

MOTOGP

Marco Bezzecchi: Indien gehört ihm

MOTOGP

Heiße Action vor neuem Ambiente: Marco Bezzecchi führt das MotoGP-Feld vor der Haupttribüne aus der ersten Runde

gleich in der Q2, genau wie Fabio Quartararo als Achter. Dann standen die beiden Hondas mit Mir als Fünftem und Márquez als Sechstem in der zweiten Startreihe, und Márquez schaffte es im Sprintrennen sogar aufs Podest. Dabei war es gerade Mir, der bis zu seinem Sturz übers Vorderrad seinem Teamkollegen das Leben schwergemacht hatte.

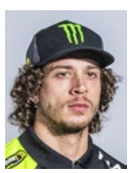
Kein Auge trocken

Doch an der Ducati-Dominanz konnte all dies nichts ändern. Wenn jemand sie schlagen konnte, dann sie sich selber. Álex Márquez, der in Q1 die zweitschnellste Zeit hingelegt hatte und schon durch war, stürzte danach und brach sich drei Rippen, womit er sich nicht nur für das Wochenende, sondern auch für das nächste in Japan eliminiert hat. Luca Marini verbremste sich nach dem Start zum Sprintrennen vor der ersten Kurve und knallte seinem Teamkollegen und Pole-Sitter Marco Bezzecchi ins Heck. Während sich Bezzecchi vom letzten Platz bis P5 vorprügelte, konnte Marini mit einem gebrochenen Schlüsselbein den Heimflug antreten.

Die Überraschungen gingen dann im Rennen weiter. Marc Márquez war wieder auf Podestkurs, bis ihm in Turn 1 das Vorderrad einklappte. Der achtfache Weltmeister versuchte lange, den Rutscher abzufangen, als es ihm schließlich doch nicht gelang, konnte er das Motorrad aufheben und gleich weiterfahren. „Aber man sah hier, dass ich das Motorrad weiterhin überfahren muss, wenn ich mithalten will. Unsere Schwächen sind immer noch da“, erklärte er hinterher. Dafür wurde Joan Mir Fünfter und wirkte wie neugeboren. Bei Aprilia stürzte ihr Kapitän Aleix Espargaró, bei KTM wurde Brad Binder zwar Vierter, konnte diesmal aber nicht in das Geschehen an der Spitze eingreifen. Stefan Bradl holte mit der LCR-Honda einen Punkt: „Ich habe einfach versucht, das Rennen zu überstehen, und damit habe ich einen guten Job gemacht.“

Und schon am Wochenende geht es in Japan weiter. ■

DREI FRAGEN AN MARCO BEZZECCHI



WIE ERKLÄREN SIE SICH IHRE ÜBERLEGENHEIT AN DIESEM WOCHENENDE?
Mir hat die Strecke vom ersten Moment an gefallen. Es gibt harte Bremspunkte, aber auch schnelle Abschnitte und Schikanen. Meine Hand fühlte sich wieder besser an, so waren die Richtungswechsel nicht mehr so problematisch wie in Misano. Den dritten Sektor konnte ich richtig gut fahren und habe mich auf die harten Bremsabschnitte konzentriert.

FIEL IHNEN DIESER SIEG WIRKLICH SO LEICHT, WIE ES VON AUSSEN AUSSAH?
Nein, ganz so leicht war es nicht. Die Hitze machte es wirklich schwer, aber ich habe mich sehr wohl auf dem Motorrad gefühlt, und nach dem Missgeschick im Sprintrennen war ich besonders motiviert zurückzuschlagen, denn ich war mir sicher, dass ich dort deutlich besser hätte abschneiden können als Fünfter. Ich wusste, dass Jorge und Pecco mich beim Start abhängen würden, denn dort sind sie technisch im Vorteil. Ich habe mich dann bei erster Möglichkeit an die Spitze gesetzt. Von da an bin ich meine Pace gefahren und habe den Reifen so gut es ging gemanagt.

SIEBEN RENNEN VOR SCHLUSS LIEGEN SIE NUR NOCH 44 PUNKTE ZURÜCK.
Ich denke weiterhin nicht an die Meisterschaft, aber ich kann nicht sagen, dass es mir nicht gefällt, dass ich nun näher an der Spitze dran bin. Mit Pecco, Jorge und Brad Binder um den Titel zu kämpfen, ist eine spannende Sache. Ich denke aber nur von Rennen zu Rennen.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTOGP-ERGEBNISSE

Buddh (IND) – 24. September 2023 13. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 105,210 km über 21 Runden à 5,010 km. 20 Fahrer gestartet, 16 gewertet.
Wetter/Piste: trocken, Luft: 33 Grad, Asphalt: 39 Grad. Schnitt des Siegers: 170,6 km/h

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand	Topspeed	Schnellste Rde.	Reifen v./h.	Punkte
1.	Marco Bezzecchi (I)	Ducati D16 GP22	21	36.59,157 min	346,1 km/h	1.45,028 min	M/S	25
2.	Jorge Martín (E)	Ducati D16 GP23	21	+8,649 sec	349,5 km/h	1.45,534 min	M/S	20
3.	Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	21	+8,855 sec	346,1 km/h	1.45,530 min	M/S	16
4.	Brad Binder (ZA)	KTM RC16	21	+ 12,643 sec	351,2 km/h	1.45,761 min	M/S	13
5.	Joan Mir (E)	Honda RC 213 V	21	+13,214 sec	349,5 km/h	1.45,742 min	M/S	11
6.	Johann Zarco (F)	Ducati D16 GP23	21	+14,673 sec	351,2 km/h	1.45,793 min	M/S	10
7.	Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	21	+16,946 sec	347,8 km/h	1.46,090 min	H/S	9
8.	Maverick Viñales (E)	Aprilia RS-GP	21	+17,191 sec	352,9 km/h	1.45,848 min	M/S	8
9.	Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	21	+19,118 sec	349,5 km/h	1.45,626 min	M/S	7
10.	Raúl Fernández (E)	Aprilia RS-GP	21	+26,504 sec	347,8 km/h	1.46,053 min	M/S	6
11.	Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	21	+28,521 sec	351,2 km/h	1.46,238 min	M/S	5
12.	Miguel Oliveira (P)	Aprilia RS-GP	21	+29,088 sec	351,2 km/h	1.46,132 min	M/S	4
13.	Pol Espargaró (E)	KTM RC16	21	+29,728 sec	352,9 km/h	1.45,964 min	M/S	3
14.	Jack Miller (AUS)	KTM RC16	21	+ 31,324 sec	352,9 km/h	1.46,318 min	M/S	2
15.	Stefan Bradl (D)	Honda RC 213 V	21	+35,782 sec	347,8 km/h	1.46,477 min	M/S	1
16.	Michele Pirro (I)	Ducati D16 GP23	21	+49,242 sec	347,8 km/h	1.47,150 min	M/S	-
	Nicht gewertet:							
	Fabio Di Giannantonio (I)	Ducati D16 GP22	19	+2 Runden	351,2 km/h	1.45,967 min	M/S	-
	Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP23	13	+8 Runden	351,2 km/h	1.45,469 min	H/S	-
	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	11	+10 Runden	349,5 km/h	1.45,874 min	M/S	-
	Augusto Fernández (E)	GasGas RC16	6	+15 Runden	346,1 km/h	1.45,945 min	M/S	-

QUALIFYING

	Fahrer	Zeit
1.	Bezzecchi	1.43,947 min
2.	Martín	1.43,990 min
3.	Bagnaia	1.44,203 min
4.	Marini	1.44,215 min
5.	Mir	1.44,454 min
6.	M. Márquez	1.44,469 min
7.	Zarco	1.44,515 min
8.	Quartararo	1.44,724 min
9.	Viñales	1.44,741 min
10.	A. Espargaró	1.44,750 min
11.	R. Fernández	1.45,194 min
12.	A. Márquez	1.44,519 min
13.	Di Giannantonio	1.44,529 min
14.	Binder	1.44,651 min
15.	Nakagami	1.44,735 min
16.	Miller	1.45,030 min
17.	Morbidelli	1.45,037 min
18.	A. Fernández	1.45,066 min
19.	Oliveira	1.45,375 min
20.	P. Espargaró	1.45,452 min
21.	Bradl	1.45,517 min
22.	Pirro	1.46,147 min

SPRINTRENNEN

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Martín	19.18,836 min
2.	Bagnaia	+1,389 sec
3.	M. Márquez	+2,405 sec
4.	Binder	+2,904 sec
5.	Bezzecchi	+3,266 sec
6.	Quartararo	+4,327 sec
7.	Miller	+7,172 sec
8.	Viñales	+8,798 sec
9.	R. Fernández	+10,530 sec
10.	Di Giannantonio	+10,826 sec
11.	A. Fernández	+11,456 sec
12.	Oliveira	+15,415 sec
13.	Nakagami	+17,437 sec
14.	Pirro	+23,714 sec
15.	Morbidelli	+36,468 sec
	Nicht gewertet:	
	A. Espargaró	+4 Runden
	Zarco	+5 Runden
	Mir	+8 Runden
	Marini	+11 Runden
	P. Espargaró	+11 Runden
	Bradl	+11 Runden

Schnellste Runde: Bezzecchi 1.44,556 min

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Bagnaia	292
2.	Martín	279
3.	Bezzecchi	248
4.	Binder	192
5.	A. Espargaró	160
6.	Zarco	157
7.	Viñales	138
8.	Marini	135
9.	Miller	109
23.	Folger	9
26.	Bradl	6

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	Ducati	453
2.	KTM	253
3.	Aprilia	228
4.	Yamaha	125
5.	Honda	123

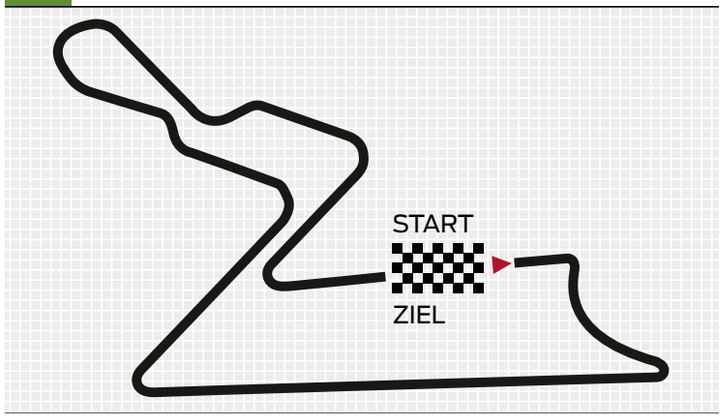
WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Pramac Racing	436
2.	Mooney VR46 Racing Team	383
3.	Ducati Lenovo Team	327
4.	Red Bull KTM Factory Racing	301
5.	Aprilia Racing	298
6.	Monster Energy Yamaha MotoGP	182
7.	Gresini Racing MotoGP	151
8.	Cryptodata RNF MotoGP Team	102
9.	LCR Honda Idemitsu	91
10.	GasGas Factory Racing Tech3	78

BUDDH INTERNATIONAL CIRCUIT (IND) 5,010 KM

Rundenrekord: **1.45,028 min, Marco Bezzecchi (Ducati), 2023**
Quali-Rekord: **1.43,947 min, Marco Bezzecchi (Ducati), 2023**
Topspeed-Rekord: **356,4 km/h, Aleix Espargaró (Aprilia), 2023**

STRECKE



„Die WM ist jetzt offen. Ich will versuchen, auch in Japan zu gewinnen. Dort hatte ich bereits letztes Jahr ein gutes Rennen."

Jorge Martín

Bezzecchi: Nur 44 Punkte Rückstand

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTOGP

Moto3

Masiá überlegen

Der Kampf im Moto3-Rennen wurde erbittert um Platz 2 geführt. Denn vorn an der Spitze war Jaume Masiá unerreichbar entflohen. Und die WM-Führung ist so eng beisammen wie seit Beginn der Saison nicht mehr.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Bei der feuchten Hitze in Indien wurde schon an den Trainingstagen klar, dass die Hondas weniger davon betroffen waren als die KTMs und ihre Derivate. So stellte Jaume Masiá die Leopard-Honda auf die Pole-Position, und auch im Rennen machte sich der 22-jährige Spanier gleich nach dem Start auf und davon. Doch Ayumu Sasaki konnte sich an sein Hinterrad heften, und die beiden zogen dem restlichen Feld davon. Als es schon so aussah, als ob es auf einen Zweikampf zwischen ihnen hinauslaufen und auch ein WM-Führungswechsel anstehen würde, wurde Sasaki langsamer. „Zunächst fiel es mir leicht, Masiá zu folgen, doch ab Mitte des Rennens war mein Vorderreifen fertig, und ich habe beim Bremsen viel Zeit verloren“, zeigte sich Sasaki hinterher enttäuscht.

Sein Teamkollege Collin Veijer pflügte währenddessen mit Siebenmeilenstiefeln durchs Feld, und nachdem er bis auf den dritten Platz vorgefahren war, zog er auch SIC58-Pilot Kaito Toba mit. Sie holten Sasaki in der vorletzten Runde ein, und dieser wehrte sich verbissen, denn mit einem zweiten Platz hätte er die WM-Führung übernommen. In der letzten Runde drückte sich Veijer an seinem Teamkollegen vorbei. Als dieser konterte, berührten sie sich, und Veijer kam zum Sturz. Dabei wischte auch noch Toba durch. So ist es nun Jaume Masiá, der die WM-Führung übernommen hat, allerdings punktgleich mit Daniel Holgado, und Sasaki lauert nur einen Punkt dahinter. „Wir sind sehr stark, und wir wollen mehr“, zeigt sich Masiá kämpferisch. „In Japan wollen wir wieder ganz vorne sein.“

Punkte und Neuaufstellung

Das Prüstel-Team konnte nach dem punktelosen Misano-GP durch den zwölften Platz von Xavier Artigas nun wieder vier Zähler sammeln. Joel Kelso war schon in der zweiten Runde gestürzt. Das Team hat bekannt gegeben, dass sie nächstes Jahr mit Artigas weitermachen, statt Kelso wird dann Riccardo Rossi fahren. ■

WOBSER

Sasaki: Podest, aber nicht wie geplant

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Buddh (IND) – 24. September 2023 13. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 80,160 km über 16 Runden à 5,010 km. 28 Fahrer gestartet, 21 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft: 33 Grad, Asphalt: 42 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Punkte
1.	Jaume Masiá (E)	Honda	16	31.58,245 min	1.59,505 min	25
2.	Kaito Toba (J)	Honda	16	+5,477 sec	1.59,560 min	20
3.	Ayumu Sasaki (J)	Husqvarna	16	+5,784 sec	1.59,472 min	16
4.	Daniel Holgado (E)	KTM	16	+8,117 sec	1.59,628 min	13
5.	David Alonso (CO)	GasGas	16	+8,240 sec	1.59,599 min	11
6.	David Muñoz (E)	KTM	16	+9,426 sec	1.59,859 min	10
7.	Riccardo Rossi (I)	Honda	16	+9,430 sec	1.59,622 min	9
8.	Ivan Ortolá (E)	KTM	16	+11,635 sec	1.59,842 min	8
9.	Stefano Nepa (I)	KTM	16	+12,409 sec	2.00,075 min	7
10.	José Antonio Rueda (E)	KTM	16	+16,106 sec	2.00,325 min	6
11.	Filippo Farioli (I)	KTM	16	+16,323 sec	2.00,465 min	5
12.	Xavier Artigas (E)	CFMoto	16	+16,431 sec	2.00,228 min	4
13.	Diogo Moreira (BR)	KTM	16	+19,304 sec	2.00,201 min	3
14.	Deniz Öncü (TR)	KTM	16	+22,933 sec	2.00,417 min	2
15.	Ryusei Yamanaka (J)	GasGas	16	+26,053 sec	2.01,030 min	1
16.	Joshua Whatley (GB)	Honda	16	+30,601 sec	2.00,805 min	-
17.	Lorenzo Fellon (F)	KTM	16	+35,035 sec	2.01,276 min	-
18.	Mario Aji (RI)	Honda	16	+35,196 sec	2.01,356 min	-
19.	Ana Carrasco (E)	KTM	16	+35,375 sec	2.01,387 min	-
20.	Danial Shahril (MAL)	Honda	16	+44,212 sec	2.01,493 min	-
21.	Syarifuddin Azman (MAL)	KTM	16	+48,431 sec	2.01,477 min	-
	Nicht gewertet:					
	Collin Veijer (NL)	Husqvarna	15	+1 Runde	1.59,587 min	-
	Taiyo Furusato (J)	Honda	11	+5 Runden	2.00,030 min	-
	Scott Ogden (GB)	Honda	10	+6 Runden	2.00,051 min	-
	Tatsuki Suzuki (J)	Honda	10	+6 Runden	2.00,383 min	-
	David Salvador (E)	KTM	4	+12 Runden	2.00,212 min	-

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Holgado	174
2.	Masiá	174
3.	Sasaki	173
4.	Alonso	151
5.	Öncü	146
6.	Ortolá	140
7.	Moreira	101
8.	Rueda	94
9.	Toba	79
10.	Nepa	77

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	KTM	272
2.	Honda	215
3.	Husqvarna	178
4.	GasGas	168
5.	CFMoto	69

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Red Bull KTM Ajo	240
2.	Liqui Moly Husqvarna Intact GP	231
3.	Leopard Racing	224
4.	Team MTA	217
5.	GasGas Aspar Team	206
6.	Red Bull KTM Tech3	181
9.	CFMoto PrüstelGP	83

QUALIFYING

	Fahrer	Zeit
1.	Masiá	2.09,336 min
2.	Bertelle	2.10,063 min
3.	Sasaki	2.10,104 min
4.	Ogden	2.10,126 min
5.	Toba	2.10,735 min
6.	Moreira	2.10,783 min
7.	Nepa	2.10,852 min
8.	Furusato	2.10,867 min
9.	Veijer	2.10,968 min
10.	Salvador	2.11,018 min
11.	Öncü	2.11,282 min
12.	Yamanaka	2.11,330 min
13.	Ortolá	2.11,347 min
14.	Rossi	2.11,963 min
15.	Muñoz	2.13,350 min
16.	Kelso	2.13,606 min
17.	Rueda	2.14,181 min
18.	Alonso	2.14,408 min
19.	Holgado	2.00,041 min
20.	Farioli	2.00,237 min
21.	Azman	2.00,465 min
22.	Whatley	2.00,611 min
23.	Artigas	2.00,662 min
24.	Aji	2.01,032 min
25.	Carrasco	2.01,146 min
26.	Shahril	2.01,257 min
27.	Fellon	2.01,393 min
28.	Suzuki	2.00,804 min

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Acosta siegt, aber Arbolino ist

Pedro Acosta: Trotz Arbolinos Bemühungen ein weiterer klarer Sieg des Ausnahmetalents

MOTOGP

Pedro Acosta gewann auch auf dem Buddh International Circuit, doch dort feierte auch sein WM-Kontrahent Tony Arbolino Wiederauferstehung. Lukas Tulovic brach sich das Schlüsselbein.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Da hat uns einer viel Spannung genommen. Tony Arbolino erwischte aus der dritten Startreihe einen furiosen Start, schnappte sich vor der dritten Kurve auch noch den Führenden Pedro Acosta und zeigte mit frischer Moral, dass er gar nicht gewillt ist, den Titel kampflos an den Ajo-KTM-Schützling abzutreten. Doch in der ersten Kurve war es mal wieder Jeremy Alcoba, der sich mächtig verschätzt und dabei Celestino Vietti, Somkiat Chantra, Marcos Ramírez und Taiga Hada

MotoGP

Alle warten auf Marc Márquez

Marc Márquez hat seine Entscheidung, ob er seinen Honda-Vertrag vorzeitig aufkündigt und 2024 bei Gresini-Ducati fährt, auch in Indien noch nicht bekannt gegeben. Dabei hängt auch sonst sehr viel von der Zukunft des achtfachen Weltmeisters ab.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Entweder in Indien oder in Japan – das hat Marc Márquez als Termin für seine Entscheidung, wo er 2024 fahren wird, vorhergesagt. Doch auch in Indien ließ er sich nichts Neues entlocken. Nun machte Ducati-Sportchef Paolo Ciabatti einen Vorstoß, und als er am Donnerstag gefragt wurde, wie er zu dem Fall Márquez stehen würde, sprach er in die Mikrofone, dass Gresini wohl die Möglichkeit hätte, nächstes Jahr mit beiden Márquez-Brüdern zu fahren. Er machte aber auch klar, dass dies ein Deal zwischen Gresini und Márquez wäre und nicht mit Ducati, diese hätten mit den beiden Fahrern des Werksteams und den beiden von Pramac Verträge. Márquez müsse jetzt mit den Honda-Managern aushandeln, was er nächstes Jahr macht. Ciabatti betonte aber, dass er all das nur im Fahrerlager gehört hätte. Woraufhin sich Marc Márquez zu Wort meldete und meinte, niemand könne in seinen Kopf hineinsehen, es bliebe dabei, dass er seine Entscheidung bald treffen würde.

Wo wird Marc Márquez 2024 fahren? Bleibt er bei Honda, oder geht er zu Gresini?

GOLD&GOOSE

Wenn es an dem Indien-Wochenende für Honda auch besser lief als in der bisherigen Saison, betonte Márquez weiterhin, dass man das Motorrad überfahren müsse, und dass auch Joan Mir wieder gestürzt ist, zeige, wie viel an dem Motorrad noch verbessert werden müsse. Diese Woche in Japan wird hinter den Kulissen sicher kein Zuckerschlecken. Derzeit warten viele auf die Márquez-Entscheidung, und das nicht nur in der MotoGP. Mindestens zwei Fahrer, die sich Hoffnung auf den Platz bei Gresini machen, müssen sich in Geduld üben. Aber auch Honda, die wie man hört, als Plan B Iker Lecuona auf die RC 213 V setzen würden. Dann müsste sein Platz in der Superbike-WM besetzt werden, und da macht sich Michael Ruben Rinaldi Hoffnungen. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

wieder da

abgeräumt hatte. Weil Vietti benommen war, die Streckenposten sich erst um ihn kümmerten und so nicht zeitig die Havarie wegräumen konnten, wurde mit der roten Flagge abgebrochen. Das Motorrad des unglücklichen Hada war so zerstört, dass es bis zum Restart nicht repariert werden konnte, Chantra schaffte es gerade an die Box, und seine Mannschaft machte eine Schnellreparatur, doch der Thailänder sollte damit nicht weit kommen. Und Vietti war so benommen, dass er gar nicht an den Restart dachte.

Wenn Arbolino auch beim Restart ganz gut wegkam, diesmal schaffte er es nicht bis ganz nach vorn, und so werden wir nie erfahren, welch feines Duell wir so verpasst haben. Schließlich zog Acosta bei dem auf 12 Runden verkürzten Rennen um dreieinhalb Sekunden davon, und Joe Roberts schnappte sich in der vorletzten Runde den bis dahin unglaublich stark fahrenden Rookie Sergio García. Acosta sah den Sieg recht nüchtern: „Es war sehr heiß da draußen, aber der zweite Sieg in Folge ist sehr gut für meine Meisterschaft." Da war Tony Arbolino deutlich aufgekratzter: „Schade. Nach dem ersten Start hatte ich ein besseres Gefühl für das Motorrad, nach dem Restart hatte ich in den langen Kurven etwas Probleme. Aber ich bin sehr stolz, dass ich wieder vorn sein konnte."

Für Lukas Tulovic war der Indien-GP schon am Samstag zu Ende. Er war richtig gut ins Wochenende gestartet, im ersten Training Elfter, im zweiten Zwölfter, doch dann flog er brutal ab und brach sich das linke Schlüsselbein. Er wurde in Neu-Delhi operiert und hofft, bald wieder in die Asien-Tour eingreifen zu können. Dafür feierte sein Teamkollege Darryn Binder ein erfolgreiches Comeback. Im nassen Qualifying stellte er die Husqvarna auf den fünften Startplatz, konnte sich auch im Trockenen gut halten und wurde im Rennen Siebter. ■

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Buddh (IND) – 24. September 2023 13. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 60,120 km über 12 Runden à 5,010 km. 28 Fahrer gestartet, 23 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft: 34 Grad, Asphalt: 40 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rde.	Pkte.
1.	Pedro Acosta (E)	Kalex	12	22.29,844 min	1.52,104 min	25
2.	Tony Arbolino (I)	Kalex	12	+3,543 sec	1.52,278 min	20
3.	Joe Roberts (USA)	Kalex	12	+ 6,506 sec	1.52,708 min	16
4.	Sergio García (E)	Kalex	12	+7,377 sec	1.52,726 min	13
5.	Manuel Gonzalez (E)	Kalex	12	+7,903 sec	1.52,563 min	11
6.	Zonta van den Goorbergh (NL)	Kalex	12	+11,437 sec	1.52,913 min	10
7.	Darryn Binder (ZA)	Kalex	12	+11,644 sec	1.52,998 min	9
8.	Barry Baltus (B)	Kalex	12	+12,225 sec	1.53,080 min	8
9.	Marcos Ramírez (E)	Kalex	12	+12,578 sec	1.53,085 min	7
10.	Filip Salac (CZ)	Kalex	12	+12,790 sec	1.52,939 min	6
11.	Dennis Foggia (I)	Kalex	12	+13,262 sec	1.52,925 min	5
12.	Fermín Aldeguer (E)	Boscoscuro	12	+14,051 sec	1.52,978 min	4
13.	Izan Guevara (E)	Kalex	12	+15,250 sec	1.53,162 min	3
14.	Albert Arenas (E)	Kalex	12	+20,917 sec	1.53,589 min	2
15.	Sean Dylan Kelly (USA)	Forward	12	+23,286 sec	1.53,536 min	1
16.	Borja Gomez (E)	Kalex	12	+27,210 sec	1.53,968 min	-
17.	Alberto Surra (I)	Forward	12	+28,219 sec	1.53,769 min	-
18.	Bo Bendsneyder (NL)	Kalex	12	+33,145 sec	1.53,882 min	-
19.	Sam Lowes (GB)	Kalex	12	+54,448 sec	1.52,248 min	-
20.	Rory Skinner (GB)	Kalex	12	+1.06,071 min	1.53,590 min	-
21.	Ai Ogura (J)	Kalex	11	+1 Runde	1.52,458 min	-
22.	Alonso Lopez (E)	Boscoscuro	11	+1 Runde	1.52,978 min	-
23.	Taiga Hada (J)	Kalex	9	+3 Runden	1.53,822 min	-
	Nicht gewertet:					
	Kohta Nozane (J)	Kalex	11	+1 Runde	1.53,990 min	-
	Jeremy Alcoba (E)	Kalex	8	+4 Runden	1.53,069 min	-
	Jake Dixon (GB)	Kalex	3	+9 Runden	1.53,232 min	-
	Arón Canet (E)	Kalex	1	+11 Runden	-	-
	Somkiat Chantra (T)	Kalex	0	+12 Runden	-	-

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Acosta	236
2.	Arbolino	197
3.	Dixon	146
4.	Canet	116
5.	Lopez	116
6.	Vietti	106
7.	Salac	97
8.	Gonzalez	94
9.	Chantra	89
10.	Aldeguer	88
21.	Tulovic	12

WM-STAND KONSTRUKTEURE

	Hersteller	Punkte
1.	Kalex	320
2.	Boscoscuro	159

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Red Bull KTM Ajo	297
2.	Elf Marc VDS Racing Team	271
3.	Speed Up Racing	204
4.	Pons Wegow LOS40	192
12.	Liqui Moly Husqvarna IntactGP	34

QUALIFYING

	Fahrer	Zeit
1.	Dixon	2.01,924 min
2.	Acosta	2.01,956 min
3.	García	2.02,192 min
4.	VD Goorbergh	2.02,271 min
5.	Binder	2.02,602 min
6.	Lopez	2.02,864 min
7.	Arbolino	2.02,958 min
8.	Roberts	2.03,262 min
9.	Chantra	2.03,370 min
10.	Vietti	2.03,374 min
11.	Ramírez	2.03,446 min
12.	Lowes	2.03,536 min
13.	Baltus	2.03,706 min
14.	Alcoba	2.04,208 min
15.	Ogura	2.04,751 min
16.	Gonzalez	2.04,871 min
17.	Salac	2.05,123 min
18.	Foggia	2.05,352 min
19.	Hada	2.03,263 min
20.	Canet	2.03,322 min
21.	Aldeguer	2.03,501 min
22.	Skinner	2.03,814 min
23.	Bendsneyder	2.04,312 min
24.	Nozane	2.04,494 min
25.	Dylan Kelly	2.04,727 min
26.	Guevara	2.05,015 min
27.	Gomez	2.05,015 min
28.	Surra	2.05,419 min

Vorschau GP Japan

ZEITPLAN

GP von Japan, Motegi
(alle Zeitangaben in MESZ)

Freitag, 29. September 2023

2.00–2.35	Moto3	1. Training
2.50–3.30	Moto2	1. Training
3.45–4.30	MotoGP	1. freies Training
6.15–6.50	Moto3	2. Training
7.05–7.45	Moto2	2. Training
8.00–9.00	MotoGP	Training

Samstag, 30. September 2023

1.40–2.10	Moto3	3. Training
2.25–2.55	Moto2	3. Training
3.10–3.35	MotoGP	2. freies Training
3.50–4.05	MotoGP	Qualifying 1
4.15–4.30	MotoGP	Qualifying 2
5.50–6.05	Moto3	Qualifying 1
6.15–6.30	Moto3	Qualifying 2
6.45–7.00	Moto2	Qualifying 1
7.10–7.25	Moto2	Qualifying 2
8.00	MotoGP	Sprintrennen

Sonntag, 1. Oktober 2023

3.40–3.50	MotoGP	Warm-up
4.00	MotoGP	Fan-Parade
5.00	Moto3	Rennen, 17 Rdn.
6.15	Moto2	Rennen, 19 Rdn.
8.00	MotoGP	Rennen, 24 Rdn.

STATISTIK

GP von Japan, Motegi

Sieger 2022
Moto3: Izan Guevara (E), GasGas
Moto2: Ai Ogura (J), Kalex
MotoGP: Jack Miller (AUS), Ducati

Pole-Position 2022
Moto3: Tatsuki Suzuki (J), Honda, 2.11,246 (= 131,6 km/h)
Moto2: Arón Canet (E), Kalex, 2.04,939 (= 138,3 km/h)
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda 1.55,214 (= 150,0 km/h)

Schnellste Runde 2022
Moto3: Jaume Masiá (E), KTM, 157,360 (= 147,2 km/h)
Moto2: Augusto Fernández (E), Kalex, 1.50,801 (= 155,9 km/h)
MotoGP: Jack Miller (AUS), Ducati 1.45,198 (= 165,6 km/h)

Rundenrekord
Moto3: Álex Márquez (E), Honda, 1.57,112 (= 147,5 km/h) (2014)
Moto2: Franco Morbidelli (I), Kalex, 1.50,788 (= 156,0 km/h) (2016)
MotoGP: Jack Miller (AUS), Ducati 1.45,198 (= 165,6 km/h) (2022)

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Am Schluss doch wieder vorn: Bautista (#1) vor Jonathan Rea (#65) und Toprak Razgatlioglu (#54)

DUCATI

Zwei gegen Bautista

In Aragón zeigte sich wieder einmal: Bautista und die Ducati sind eine unschlagbare Paarung – wenn sie ins Ziel kommen. Im ersten Rennen patzte er, dafür gewann dort Michael Ruben Rindaldi. Doch Rea und Razgatlioglu hielten lange gegen.

Von: **Imre Paulovits**

Die Hoffnung stirbt bekanntlich zuletzt. So hofften die Gegner von Álvaro Bautista auch in Aragón auf einen Fehler des Weltmeisters, um ihm in der Tabelle wieder näher kommen zu können. Doch bei Toprak Razgatlioglu war da erst einmal die Technik davor: „Wir wissen nicht, woran es liegt, aber mal lässt sich die Yamaha richtig gut in die Kurven hineinbremsen, mal nicht." In Aragón war es das mal nicht. Dafür spürte Jonathan Rea Morgenluft und fuhr die Pole-Position heraus. Als es dann zum ersten Rennen ging, waren es trotzdem wieder diese drei, die allen davonfuhren. Dabei war es erstaunlich, wie viel Vorsprung sich Rea im zweiten Sektor herausfuhr, und wie schnell Bautista dies im vierten Sektor mit der langen Gegengeraden wieder wettmachte. Bautista übernahm dann die Führung, doch im Reverse Corkscrew rutschte er beim Umlegen aus. „Hier wird das Vorderrad immer etwas weggeschoben, da habe ich einmal wohl zu viel Druck gegeben", musste er zugeben. Er konnte jedoch weiterfahren, nur um in der letzten Runde bei seinem letzten Angriff auf die Punkteränge noch einmal hinzufallen. Razgatlioglu ließ mit Fortdauer des Rennens Rea stehen, doch von hinten kam der für 2024 arbeitslose Ducati-Werkspilot Michael Ruben Rinaldi. Er hatte seine Reifen frisch gehalten, und die beiden Weltmeister hatten gegen ihn keine Chance. Rinaldi gewann das erste Mal seit Barcelona 2021.

Der Meister

Im Sprintrennen zeigte Jonathan Rea, dass er von seinem Speed noch immer nichts verloren hat. Er kämpfte sich immer wieder an die Spitze zurück, doch in der letzten Runde machte Bautista am Ende der langen Geraden kurzen Prozess mit ihm. „Das war wirklich frustrierend", gab Rea hinterher zu. „Dass wir nicht mehr die richtigen Reifen für die Kawasaki haben, weil Pirelli in den letzten Jahren weicher gegangen ist und wir sie zu sehr verschleißen, damit habe ich mich abgefunden. Aber ich habe hier auf der kurzen Distanz alles gegeben. Ich will Bautista nichts abstreiten, er macht einen Superjob. Aber er ist mit der Ducati eine andere Liga."

Diese Liga machte Bautista im zweiten Rennen wieder deutlich und holte seinen zweiten Sieg. Damit liegt er bei 53 und hat Troy Bayliss in der ewigen Bestenliste überholt. Razgatlioglu war wieder fehlerfrei, gewöhnte sich an das Bremsverhalten seiner Yamaha, aber die 47 Punkte Rückstand, die er wieder hat, glaubt auch er nicht wettmachen zu können. Aber die Hoffnung stirbt ja bekanntlich zuletzt. ■

WORLDSBK

Jonathan Rea: Über sich hinausgewachsen, aber unbelohnt geblieben

DUCATI

In Rennen 2 gleich zwei Ducati auf dem Podest: Sieger Bautista, Dritter Rinaldi

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Supersport-WM

Bulega fast am Ziel

Zwei weitere Siege brachten Ducati-Werksfahrer Nicolò Bulega ein ganzes Stück näher an den Titelgewinn. Im ersten Rennen fuhr auch Marcel Schrötter aufs Podium.

Von: **Imre Paulovits**

Der Superbike-WM-Werksvertrag hat Nicolò Bulega noch einmal beflügelt. So gab es keine Trainingssitzung, bei der er nicht zuvorderst gewesen wäre, und er fuhr in beiden Rennen auf und davon. So sehr sich Stefano Manzi auch bemühte, gegen die rote italienische Paarung hatte er keine Chance. „Ich kann es nur betonen: Ich muss hier gegen eine Tausender fahren“, machte er seinem Unmut Luft. Doch es sollte für ihn noch schlimmer kommen: Marcel Schrötter fuhr eine gigantische Aufholjagd, drückte sich auch an Manzi vorbei, Und als der Italiener in der letzten Kurve zu kontern versuchte, wurde er hinausgetragen und kam nur als Elfter ins Ziel. Damit hätte Bulega im zweiten Rennen den Titel holen können. Doch Manzi gab noch einmal alles und wurde Zweiter, so wurde der Titel zumindest bis nächstes Wochenende in Portimão vertagt. Bulega muss bei zwei Manzi-Siegen jedoch ganze 15 Punkte zusammenbringen.

Im zweiten Rennen konnte Marcel Schrötter nicht ganz an seine Leistung aus dem ersten Rennen anknüpfen. „Wir haben etwas probiert, das ist aber nach hinten losgegangen“, gab der MV-Agusta-Pilot zu. Er hat nun, vier Rennen vor Schluss, 57 Punkte Vorsprung auf Federico Caricasulo. „Auf diesen dritten WM-Rang will ich mich nun konzentrieren.“ ■

DUCATI

Nicolò Bulega: Nur noch 15 Punkte fehlen ihm zum WM-Titel

Superbike-WM

Gerloff beste BMW

Bonovo-action-BMW-Pilot Garrett Gerloff wird zur sicheren Bank. Auch in Aragón war er wieder bester BMW-Pilot – in der Superpole und in allen drei Rennen.

Von: **Imre Paulovits**

Bonovo-action-Teameigner Jürgen Röder war richtig gut gelaunt. „Es macht unheimlich Spaß mit Garrett Gerloff, wir hätten es niemals für möglich gehalten, welche Fortschritte er in diesem Jahr macht.“ Nach seiner historischen Pole-Position in Magny-Cours ließ es der 28-jährige Texaner auch auf der der BMW nicht so sehr entgegenkommenden Strecke in Aragón richtig brennen und stellte die M 1000 RR auf den achten Startplatz. Im ersten Rennen konnte er diesen Platz halten, im Superpole-Race musste er ihn nur an Philipp Öttl abtreten und im zweiten Rennen, nun vom neunten Startplatz aus startend, wurde er als Zehnter erneut bester BMW-Fahrer vor dem stark aufkommenden Michael van der Mark. Dem ehrgeizigen Amerikaner war dies aber noch nicht genug. „Ich denke, dass wir an diesem Wochenende ein wenig mehr hätten erreichen können“, so Gerloff. „Aber ich habe mein Bestes gegeben, und leider war das alles, was wir tun konnten. Jetzt freue ich mich auf Portimão, ich mag diese Strecke sehr, ich will das Momentum dahin mitnehmen.“ ■

BMW

Garrett Gerloff (#31) vor Philipp Öttl (#5), Scott Redding (#45) und Xavi Vierge

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM

BMW hat das Aufgebot für 2024 bekannt gegeben. Michael van der Mark bleibt im Werksteam und wird an der Seite von Toprak Razgatlioglu starten. Scott Redding wird neben Garrett Gerloff für zwei Jahre bei Bonovo-action fahren.
Kawasaki macht sich die Nachfolge von Jonathan Rea nicht leicht. „Wir haben Kontakt zu zwei Fahrern aus der MotoGP, zu drei Fahrern aus der Moto2 und mehreren aus dem Superbike-WM-Paddock“, verriet Teamchef Guim Roda.

SUPERBIKE-WM

Aragón hätte das Wochenende von Danilo Petrucci werden können. Der 32-jährige Italiener knallte am Samstagmorgen die Bestzeit vor Bautista hin, doch dann stürzte er in der Superpole und musste vom letzten Startplatz aus in die Rennen. Von dort fuhr er sich im ersten Rennen auf den fünften Platz vor, im Superpole-Rennen reichte ihm die Zeit nur bis P12. „Ich hatte hier das Potenzial für den Sieg. Ich könnte mich ohrfeigen“, knirschte Petrucci.

SUPERSPORT-300-WM

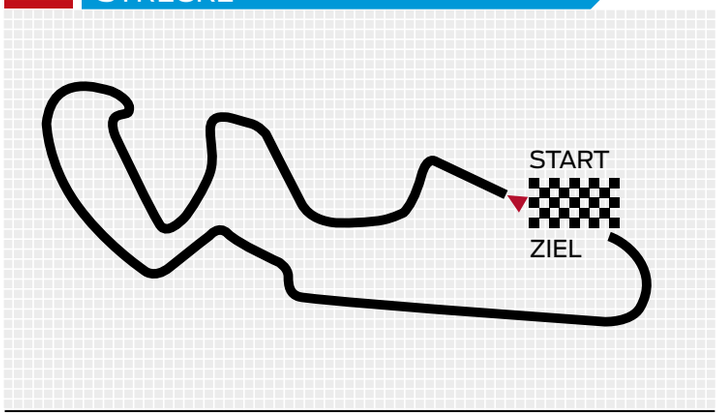
Dirk Geiger fuhr die Pole-Position heraus, doch dann stürzte er im ersten Rennen im Führungspulk. Das zweite Rennen beendete er auf Platz 5, doch damit hat er nur noch theoretische WM-Chancen. Das erste Rennen gewann Loris Veneman, dessen Vater Barry 2008 in Magny-Cours in der Supersport Zweiter wurde und nun von seinem Filius übertrumpft wurde. Das zweite Rennen ging an Jeffrey Buis, der somit eine Hand schon an der WM-Trophäe hat. Mit einem Desaster ging die Saison für Lennox Lehmann vorzeitig zu Ende: Er wurde im ersten Rennen abgeschossen, erlitt einen Oberschenkelbruch und den Bruch mehrerer Wirbel, musste operiert werden und vorerst in Spanien bleiben.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

SUPERBIKE-WM-RESULTATE

MOTORLAND ARAGÓN (E) 5,077 KM

STRECKE



SUPERPOLE

1.	Rea	1.47,973
2.	Bautista	1.48,324
3.	Razgatlioglu	1.48,523
4.	Locatelli	1.48,710
5.	Rinaldi	1.48,804
6.	Lecuona	1.48,876
7.	Bassani	1.48,909
8.	Öttl	1.49,000
9.	Gardner	1.49,031
10.	Gerloff	1.49,083
11.	Baz	1.49,256
12.	Vierge	1.49,418
13.	Redding	1.49,556
14.	Van Der Mark	1.49,738
15.	Baldassarri	1.49,917
16.	Aegerter	1.50,005
17.	Ray	1.50,052
18.	Marino	1.50,509
19.	Rabat	1.51,040
20.	Syahrin	1.51,135

WM-STAND FAHRER

1.	Bautista	504 Punkte
2.	Razgatlioglu	457
3.	Rea	328
4.	Locatelli	275
5.	Bassani	237
6.	Rinaldi	213
7.	Petrucci	191
8.	Vierge	132
10.	Aegerter	128
15.	Öttl	90

WM-STAND HERSTELLER

1.	Ducati	580 Punkte
2.	Yamaha	483
3.	Kawasaki	349
4.	BMW	182
5.	Honda	173

ERGEBNIS 1. RENNEN

Aragón (E): 23. September 2023; 28. WM-Lauf; 91,386 km über 18 Rdn. à 5,077 km; 25 Fahrer gestartet, 22 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 25 Grad; Asphalt: 35 Grad

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand	Schn. Rde.	Pkte.
1.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	18	33.18,957 min	1.50,020	25
2.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	18	+1,253 s	1.49,585	20
3.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	18	+2,837 s	1.49,568	16
4.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	18	+5,902 s	1.50,327	13
5.	Danilo Petrucci (I)	Ducati Panigale V4 R	18	+7,553 s	1.50,559	11
6.	Philipp Öttl (D)	Ducati Panigale V4 R	18	+14,427 s	1.50,375	10
7.	Remy Gardner (AUS)	Yamaha YZF-R1	18	+17,014 s	1.51,185	9
8.	Garrett Gerloff (USA)	BMW M 1000 RR	18	+17,259 s	1.51,212	8
9.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	18	+18,469 s	1.51,040	7
10.	Iker Lecuona (E)	Honda CBR 1000 RR-R	18	+19,424 s	1.50,546	6
11.	Scott Redding (GB)	BMW M 1000 RR	18	+21,653 s	1.51,438	5
12.	Xavi Vierge (E)	Honda CBR 1000 RR-R	18	+21,960 s	1.51,138	4
13.	Michael van der Mark (NL)	BMW M 1000 RR	18	+23,690 s	1.51,236	3
14.	Loris Baz (F)	BMW M 1000 RR	18	+23,971 s	1.50,997	2
15.	Dominique Aegerter (CH)	Yamaha YZF-R1	18	+24,523 s	1.51,371	1

ERGEBNIS 2. RENNEN

Aragón (E): 24. September 2023; 30. WM-Lauf; 91,386 km über 18 Rdn. à 5,077 km; 25 Fahrer gestartet, 21 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 26 Grad; Asphalt: 39 Grad

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rde.	Pkte.
1.	Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	18	33.20,785 min	1.50,206	25
2.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	18	+4,064 s	1.50,491	20
3.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	18	+7,109 s	1.50,699	16
4.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	18	+14,007 s	1.50,659	13
5.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	18	+15,270 s	1.50,579	11
6.	Iker Lecuona (E)	Honda CBR 1000 RR-R	18	+17,104 s	1.51,225	10
7.	Philipp Öttl (D)	Ducati Panigale V4 R	18	+18,152 s	1.51,356	9
8.	Xavi Vierge (E)	Honda CBR 1000 RR-R	18	+18,574 s	1.50,988	8
9.	Remy Gardner (AUS)	Yamaha YZF-R1	18	+19,940 s	1.51,417	7
10.	Garrett Gerloff (USA)	BMW M 1000 RR	18	+22,509 s	1.51,424	6
11.	Michael van der Mark (NL)	BMW M 1000 RR	18	+23,129 s	1.51,284	5
12.	Dominique Aegerter (CH)	Yamaha YZF-R1	18	+27,041s	1.51,766	4
13.	Loris Baz (F)	BMW M 1000 RR	18	+27,818 s	1.51,382	3
14.	Scott Redding (GB)	BMW M 1000 RR	18	+32,000 s	1.51,481	2
15.	Florian Marino (F)	Kawasaki ZX-10RR	18	+34,509 s	1.51,837	1

SUPERBIKE SUPERPOLE RACE

Aragón (E): 24. September 2023; 29. WM-Lauf; 50,770 km über 10 Rdn. à 5,077 km; 25 Fahrer gestartet, 22 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 21 Grad; Asphalt: 26 Grad

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	16,06,697 min
2.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	+0,179 s
3.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	+0,475 s
4.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	+5,013 s
5.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	+6,013 s
6.	Iker Lecuona (E)	Honda CBR 1000 RR-R	+7,024 s
7.	Xavi Vierge (E)	Honda CBR 1000 RR-R	+8,592 s
8.	Philipp Öttl (D)	Ducati Panigale V4 R	+9,384 s
9.	Garrett Gerloff (USA)	BMW M 1000 RR	+9,740 s
10.	Remy Gardner (AUS)	Yamaha YZF-R1	+10,103 s
11.	Scott Redding (GB)	BMW M 1000 RR	+10,279 s
12.	Danilo Petrucci (I)	Ducati Panigale V4 R	+10,405 s
13.	Michael van der Mark (NL)	BMW M 1000 RR	+15,185 s
14.	Dominique Aegerter (CH)	Yamaha YZF-R1	+15,300 s
15.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	+15,699 s

SUPERSPORT-WM

Aragón (E): 23. September 2023; 19. WM-Lauf; 76,155 km über 15 Rdn. à 5,077 km; 30 Fahrer gestartet, 26 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 26 Grad; Asphalt: 36 Grad

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Nicolò Bulega (I)	Ducati Panigale V2	28.41,508 min
2.	Marcel Schrötter (D)	MV Agusta F3 800 RR	+3,581 s
3.	Yari Montella (I)	Ducati Panigale V2	+4,106 s
4.	Federico Caricasulo (I)	Ducati Panigale V2	+4,306 s
5.	Raffaele de Rosa (I)	Ducati Panigale V2	+5,830 s
6.	Bahattin Sofuoglu (TR)	MV Agusta F3 800 RR	+6,763 s
7.	Gleen Van Straalen (NL)	Yamaha YZF R6	+10,583 s
8.	Jorge Navarro (E)	Yamaha YZF R6	+10,718 s
9.	Niki Tuuli (FIN)	Triumph Str. Tri. RS 765	+10,786 s
21.	Maximilian Kofler (A)	Ducati Panigale V2	+43,431 s

WM-STAND FAHRER

1.	Bulega	408 Punkte
2.	Manzi	323
3.	Schrötter	267
4.	Caricasulo	210
26.	Gradinger	10
36.	M. Kofler	4
39.	A. Kofler	3

SUPERSPORT-WM

Aragón (E): 24. September 2023; 20. WM-Lauf; 72,508 km über 14 Rdn. à 5,077 km; 29 Fahrer gestartet, 25 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 24 Grad; Asphalt: 34 Grad

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Nicolò Bulega (I)	Ducati Panigale V2	27.12,887 min
2.	Stefano Manzi (I)	Yamaha YZF R6	+2,160 s
3.	Federico Caricasulo (I)	Ducati Panigale V2	+2,913 s
4.	Bahattin Sofuoglu (TR)	MV Agusta F3 800 RR	+3,906 s
5.	Marcel Schrötter (D)	MV Agusta F3 800 RR	+4,378 s
6.	Jorge Navarro (E)	Yamaha YZF R6	+7,688 s
7.	Valentin Debise (F)	Yamaha YZF R6	+1 Sektor
8.	Yari Montella (I)	Ducati Panigale V2	+1 Sektor
9.	Raffaele de Rosa (I)	Ducati Panigale V2	+1 Sektor
20.	Maximilian Kofler (A)	Ducati Panigale V2	+2 Sektoren

WM-STAND HERSTELLER

1.	Ducati	445 Punkte
2.	Yamaha	360
3.	MV Agusta	288
4.	Kawasaki	207
5.	Triumph	142
6.	Honda	42
7.	Suzuki	1

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

SUPERSPORT-300-WM

Aragón (E): 23. September 2023; 13. WM-Lauf; 25,385 km über 5 Rdn. à 5,077 km; 31 Fahrer gestartet, 26 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 24 Grad; Asphalt: 32 Grad

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Loris Veneman (NL)	Kawasaki Ninja 400	10.42,623 min
2.	Jeffrey Buis (NL)	Kawasaki Ninja 400	+0,033 s
3.	Daniel Mogeda (E)	Kawasaki Ninja 400	+0,049 s
4.	José Luis Perez Gonzalez (E)	Kawasaki Ninja 400	+0,787 s
5.	Ruben Bijman (NL)	Yamaha YZF-R3	+0,850 s
6.	José Manuel Osuna Saez (E)	Kawasaki Ninja 400	+0,909 s
7.	Julio Garcia (E)	Kawasaki Ninja 400	+1,006 s
8.	Marco Gaggi (I)	Yamaha YZF-R3	+1,050 s
9.	Unai Calatayud (E)	Yamaha YZF-R3	+1,100 s
26.	Dirk Geiger (D)	KTM RC 390 R	+45,278 s

SUPERSPORT-300-WM

Aragón (E): 24. September 2023; 14. WM-Lauf; 60,924 km über 12 Rdn. à 5,077 km; 29 Fahrer gestartet, 23 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 27 Grad; Asphalt: 40 Grad

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Jeffrey Buis (NL)	Kawasaki Ninja 400	25.40,325 min
2.	Matteo Vannucci (I)	Yamaha YZF-R3	+0,021 s
3.	Marco Gaggi (I)	Yamaha YZF-R3	+0,097 s
4.	Mirko Gennai (I)	Yamaha YZF-R3	+0,268 s
5.	Dirk Geiger (D)	KTM RC 390 R	+0,468 s
6.	Loris Veneman (NL)	Kawasaki Ninja 400	+0,471 s
7.	Daniel Mogeda (E)	Kawasaki Ninja 400	+0,567 s
8.	Devis Bergamini (I)	Yamaha YZF-R3	+0,775 s
9.	José Luis Perez Gonzalez (E)	Kawasaki Ninja 400	+0,800 s
10.	Fenton Seabright (GB)	Kawasaki Ninja 400	+0,860 s

WM-STAND FAHRER

1.	Buis	194 Punkte
2.	Gonzales	164
3.	Geiger	147
4.	Vannucci	131
5.	Gennai	130
6.	Svoboda	121
16.	Lehmann	46

WM-STAND HERSTELLER

1.	Kawasaki	306 Punkte
2.	Yamaha	252
3.	KTM	178
4.	Kove	22

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM

Nach der Verpflichtung von Nicolò Bulega im Ducati-Werksteam und Andrea Iannone bei GoEleven-Ducati für 2024 sind nun Michael Ruben Rinaldi und Philipp Öttl auf Arbeitssuche, ihre guten Ergebnisse in Aragón könnten dies etwas erleichtern. Rinaldi wird mit dem Kawasaki-Werksteam, aber auch mit Honda in Verbindung gebracht. „Ich mache mir derzeit keine Gedanken und schaue nur nach vorn“, so der 27-jährige Italiener. Philipp Öttl guckt sich sowohl bei den Superbikes als auch in den kleineren Klassen um: „Ich würde gerne bei den Superbikes bleiben. Ich mag die Leistung und die Möglichkeiten der Elektronik.“

Superbike-WM

Öttl erntet

Philipp Öttl erlebte in Aragón ein Top-Wochenende mit drei Top-8-Platzierungen und tollen Kämpfen gegen die Werksfahrer.

Von: **Imre Paulovits**

Auf der Strecke von Aragón fand Philipp Öttl schnell einen guten Rhythmus, und der 27-jährige Bayer fuhr in der Superpole als Achter in die dritte Startreihe. „Ich habe in der Sommerpause viel nachgedacht, und ich fühle mich richtig frei im Kopf“, erklärte er seine Formsteigerung. „Der Speed war schon in Misano und Most da, aber ich konnte es nicht in Resultate umsetzen. Das hat in Magny-Cours und in Aragón jetzt viel besser geklappt.“ So gut, dass er im ersten Rennen bis auf den fünften Platz vorfuhr und erst zum Schluss vom nach vorn stürmenden Danilo Petrucci verdrängt wurde. Auch am Sonntag lieferte er mit einem achten Platz im Sprintrennen und einem siebten im zweiten Rennen überzeugende Leistungen ab. „Es war eines meiner besten Wochenenden bisher“, freute sich der GoEleven-Pilot. „Wir haben gut gearbeitet, und das Motorrad wurde für den Sonntag noch konstanter. Als Locatelli der Motor hochgegangen ist, war ich etwas durcheinander, weil ich nicht wusste, ob es Öl ist, und ich wollte nicht der Erste sein, der drauf ausrutscht.“ ■

TEAM GOELEVEN

Philipp Öttl: In Aragón Speed auch in Resultate umgesetzt

Superbike-WM

Aegerter kämpft

Ein Sturz am Samstagmorgen kostete Dominique Aegerter viel Selbstvertrauen. So musste er für fünf Punkte hart kämpfen.

Von: **Imre Paulovits**

Das Wochenende fing für Dominique Aegerter richtig gut an. Während am Freitag die meisten seiner Yamaha-Kollegen Probleme hatten, hatte der Schweizer bereits einen guten Rhythmus und war als Achter bester Yamaha-Pilot. Doch am Samstagmorgen erwischte es ihn: Er zerstörte bei dem Sturz nicht nur sein Einsatzmotorrad, sondern fiel auch auf die bereits geprellte Schulter. So musste ihm das Team für die Superpole ein neues Motorrad aufbauen, und fortan hatte Aegerter nicht mehr das Vertrauen, mit dem er zunächst brillierte. Er musste das erste Rennen und das Superpole-Race vom 16. Startplatz aus in Angriff nehmen. Im ersten Rennen holte er den letzten Punkt, und als 14. kam er auch in der Startaufstellung nicht weiter nach vorn. Im zweiten Rennen wurde er schließlich 12. „Das Wochenende war ein wenig enttäuschend, und am Ende konnten wir unsere Stärken nicht ausspielen, da ich in verschiedenen Kurven immer wieder aufgehalten wurde. Bis nächstes Wochenende will ich meine Blessuren ausheilen lassen.“ ■

YAMAHA

Dominique Aegerter (#77): Nach Sturz etwas Vertrauen verloren

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

13 Jahre nach dem Australier Karl Muggeridge hat Florian Alt für Honda wieder den Titel in der Superbike-Klasse geholt

EISELE

Geiler Sonntag!

Es ist vollbracht. Nach 13 Jahren ziert Honda endlich wieder ein Titel in der IDM Superbike. Aber auch für Florian Alt, der bereits viermal Vize war, ist es eine Erlösung. Die Zitterpartie hatte in Hockenheim ein Ende.

Von: **Anke Wieczorek**

Eigentlich hätte Florian Alt den Sack schon in Assen zumachen sollen, doch sein Ausfall im zweiten Rennen machte den Plan zunichte und die Meisterschafts-T-Shirts blieben im Karton. Aber auch beim großen Finale der IDM in Hockenheim legte Alt die Nerven aller Beteiligten trotz 36 Punkten Vorsprung in der Meisterschaftswertung zunächst blank.

Insgesamt vier Fahrer hatten im ersten Rennen noch Titelchancen:

EISELE

Der dreifache Meister Ilya Mikhalchik wurde dieses Jahr auf BMW Vize

Florian Alt als haushoher Favorit, Verfolger Ilya Mikhalchik, Patrick Hobelsberger und Hannes Soomer. Keiner von ihnen wollte nachgeben. Bei einem Mikhalchik-Sieg musste Alt aufs Podium fahren, um Meister zu werden. Sonst nichts. In der ersten Runde legte sich Soomer mit Mikhalchik an und übernahm die Führung vor dem Ukrainer. In der dritten Runde war die BMW vom wie immer zum richtigen Zeitpunkt zuverlässigen Toni Finsterbusch vorn, dem nun Soomer, Mikhalchik, Hobelsberger, Alt und der immer schneller werdende Rookie Jan-Ole Jähnig folgten. Als Hobelsberger zwei Umläufe später an Mikhalchik vorbeizog, war das für Alt wie ein Elfmeter, denn der Deutsche nahm dem Hauptgegner Punkte weg. Es wurde gekämpft, als wäre schon die letzte Runde angesagt. Hobelsberger stürzte dabei aus dem Geschehen, konnte aber weiterfahren.

Mikhalchik hatte sich in der Zwischenzeit wieder nach vorn an die Spitze gearbeitet und machte das, was er machen musste, um im Titelkampf drinzubleiben: gewinnen und die volle Punktzahl holen. Finsterbusch wurde Zweiter und war begeistert, denn in Hockenheim hat er es in seiner Superbike-Karriere noch nie aufs Podium geschafft. Platz 3 sicherte sich Soomer, der sich noch daran erinnern kann, wie er 2012 im ADAC Junior Cup auf dem Hockenheimring auf der Pole-Position stand. Florian Alt wurde Vierter – ein Platz zu wenig, um den Meistertitel einzutüten.

Die Anspannung im Team Holzhauer Racing Promotion war kaum auszuhalten. Der Titel war zum Greifen nah und doch so weit weg. Falls Mikhalchik siegen sollte, musste Alt im zweiten Rennen zwar nur 14. werden, aber das musste erst mal getan sein. Durch den Reverse Grid stand Alt als Vierter des ersten Rennens nun auf der Pole-Position. Mikhalchik musste als Sieger vom neunten Startplatz aus loslegen, kam nicht gut weg und auf P18 aus der ersten Runde zurück. Alt dagegen präsentierte sich ganz vorne als Spitzenreiter. Die Vorentscheidung des Rennens war damit schon in der ersten Runde gefallen.

Da machte es Alt auch gar nichts aus, dass Patrick Hobelsberger praktisch an ihm vorbeiflog. Der Bayer hatte nach Pech mit dem Getriebe im ersten Lauf, das ihn aus dem Titelrennen und zurückgeworfen hatte, noch am Start gesagt: „Ich mache mir jetzt einfach einen geilen Sonntagnachmittag." Wie dieser aussah, daran ließ er alle teilhaben. Hobelsberger bretterte mit der BMW über den Hockenheimring wie auf Schienen, führte das Feld souverän an und gewann sein erstes Superbike-Rennen in der Klasse, in die er 2023 erst aufgestiegen ist – und das sogar mit einem Vorsprung von 2,418 Sekunden vor Soomer. Dahinter steckte aber noch viel mehr. Als klar war, dass Alt und Mikhalchik

EISELE

Patrick Hobelsberger hat seinen ersten Sieg geholt und will mehr davon

den Titel unter sich ausmachen, ging es noch um den dritten Platz in der Gesamtwertung. Vor dem letzten Rennen trennte Soomer und Hobelsberger nur ein einziger Punkt. Das hat der Bayer jetzt zu seinen Gunsten geklärt.

Zurück zu Alt, der Fünfter wurde und ziemlich aufgelöst in die Auslaufrunde fuhr. Es dauerte eine Zeit, bis er wirklich realisierte, was soeben geschehen war. Er stand auf den Fußrasten der Honda CBR 1000 RR-R und ließ sich feiern. Sein Team und seine Freunde waren in die Sachs-Kurve gerannt, um ihm das Meister-Shirt überzustreifen. Sponsor X-Lite hatte einen goldenen Helm parat und Kombihersteller Schwabenleder eine Giraffe im Leder-Anzug, die sich an der schlaksigen Gestalt des baumlangen Fahrers orientiert. Es war ein Freudenfest, eine Erlösung. „Ich freue mich riesig, das Ding nach Deutschland geholt zu haben", war Alt unglaublich glücklich und stolz. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

IDM Supersport

Twan Smits zieht Plan durch

Yamaha hat 2023 den Titel und alle Rennen gewonnen. Und der Meister bleibt an Bord.

Von: **Anke Wieczorek**

Twan Smits oder Melvin van der Voort? Der erste Supersport-Lauf beim großen IDM-Finale brachte noch keine Antwort. Smits nahm van der Voort in der sechsten Runde in einem blitzsauberen Manöver die Führung ab, und als seinem Landsmann vor der Osttribüne ein Fehler unterlief und er zu weit nach außen kam, war der Fall gegessen. Smits gewann das Rennen nach 15 Runden 2,447 Sekunden vor dem Niederländer. Vor dem entscheidenden letzten Lauf lagen nun 14 Punkte zwischen Tabellenführer Smits und seinem Verfolger. Die Österreicher Andreas Kofler und Thomas Gradinger hatten sich dahinter beharkt – rein rechnerisch bis dato noch mit Titelchancen ausgestattet –, aber im zweiten Lauf ging in dieser Richtung nichts mehr. Gradinger erwischte allerdings den besten Start. Sekunden später ging Smits in Führung. Schließlich kam van der Voort. Dieser fackelte nicht lange und setzte sich von der Verfolgergesellschaft ab. Smits war Dritter, als er Besuch von Martin Vugrinec bekam. Der Kroate kroch ihm fast ins Heck der Yamaha hinein. Smits konnte ihn nicht abschütteln. Also ließ er ihn vorbei. Doch so einfach war es nicht. Smits musste im Falle des Sieges von van der Voort mindestens Vierter werden, um nach dem Meisterpokal greifen zu können, und auf diesem Platz war der Yamaha-Fahrer jetzt. Von hinten nahte nun aber unaufhaltsam Andreas Kofler und dem Österreicher war völlig egal, wer von den Niederländern Meister wird und wen er da als Nächstes überholen würde. Das Punktepolster von Smits schien bald zu schmelzen. Was für van der Voort an der Spitze ein Elfmeter gewesen wäre, kam für seinen Gegner nicht in Betracht. Smits entschloss sich zur einzig richtigen Lösung: Er überholte Vugrinec, schob sich wieder auf den dritten Platz und legte mit der schnellsten Rennrunde überhaupt nach. Nach 15 Runden über jeweils 3,692 Kilometer stand Smits als neuer IDM-Champion fest. ■

EISELE

Es kann nur einen Meister geben: Twan Smits, 19 Jahre, Niederländer

EISELE

Melvin van der Voort hat mit fünf Siegen die meisten von allen

IDM Supersport 300

Teaminterne Entscheidung

Iñigo Iglesias war schon Meister, aber zwischen Walid Khan und Dustin Schneider ging es noch um den Vizetitel auf KTM.

Von: **Anke Wieczorek**

Iñigo Iglesias machte beim Finale in Hockenheim weiter, wie er beim vorzeitigen Titelgewinn vor vier Wochen in Assen aufgehört hat: mit einem Sieg. Der 21-jährige Kawasaki-Fahrer aus Spanien sah sich dabei einem KTM-Trio gegenüber, das aus Walid Khan, Dustin Schneider und Phillip Tonn bestand. Das Freudenberg-Team hatte Khan nach dessen umstrittener Aktion auf dem Red Bull Ring reaktiviert und ihn in den Kampf um den Vizetitel geschickt, der in jedem Fall im eigenen Team bleiben würde, da das Team fünf Fahrer hat, die in der Tabelle die Plätze 2 bis 6 belegten. Iglesias entschied sich in dem Getümmel fürs Wegfahren. Schneider hängte sich dran. In der letzten Runde kam es zum Foto-Finish mit Vorteil von fünf Hundertsteln für den Spanier. Während für Iglesias nichts mehr auf dem Spiel stand, hatte sich durch Schneiders zweiten Platz der Kampf um den Vizetitel verschärft. Khan, der Vierter wurde, sah seinen Vorsprung auf neun Zähler schrumpfen. Anderen verging das Lachen: Wegen eines Frühstarts verhängte die Rennleitung Freudenberg-Fahrer Phillip Tonn eine doppelte Long Lap Penalty, die er in fünf Runden absolvieren musste. Er bemerkte die Anzeigetafel zu spät und rockte innerhalb der festgelegten Frist nur eine der beiden Long Laps ab. Es folgte eine Durchfahrtsstrafe durch die Boxengasse. Diese übersah er gleichfalls, weshalb am Ende die schwarze Flagge für ihn geschwenkt und er disqualifiziert wurde. Im zweiten Rennen musste Khan vor Schneider ankommen, um Vize zu werden. Das gelang ihm bestmöglich mit einem Sieg vor Iglesias. Oliver Svendsen schmückte sich erstmals mit dem dritten Rang. Iglesias wird als IDM-Champion zurück in die Supersport-300-Weltmeisterschaft gehen. ■

EISELE

Letztmalig: KTM vs. Kawasaki, der Titel ging an die Grünen, Vize an Orange

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

EISELE

IDM Superbike

Bald mehr Fahrer

Kawasaki hat sich nur ganz knapp in den Top 10 der IDM Superbike etabliert. Wie geht es weiter?

Leandro Mercado war 2023 der Alleinunterhalter bei der grünen Marke. Aber der Argentinier konnte im Finale mit der ZX-10 RR nur acht Punkte abschöpfen. Kawasaki hat sich jetzt entschlossen, das Projekt auszubauen. Mit dem Kawasaki-Team von Emil Weber in der IDM Superbike und Supersport geht es weiter. Bei den Superbikern ist ein zweiter Fahrer vorgesehen. Johann Flammann, Pro-Superstock-1000-Fahrer, ist ein heißes Thema. „Tati“ Mercado versucht man als Topfahrer zu halten. Das Image der ZX-10 RR werde aber abseits der IDM über die Fahrer der Pro-Superstock-1000-Serie gemacht, sagt Jürgen Höpker-Seibert, Chef von Kawasaki Deutschland. Dort, wo man mithalten kann. Sieben Kawasaki-Fahrer haben im Laufe der Pro-Superstock-1000-Saison Punkte geholt. „Johann Flammann, Micky Winkler und Felix Klinck können in der Stock-Klasse mit Yamaha, Honda und BMW mithalten“, so Höpker-Seibert. Und er fügt hinzu: „Bei den privaten Track Days schneiden unsere Kawasaki ZX-10 RR bestens ab, und das ist eine gute Werbung für uns in der Hobbyszene. Wenn man sich die Zeiten ansieht, sind die Pro-Superstock-Motorräder gar nicht so langsam.“ ■ AWI

NACHRICHTEN

IDM SSP: COMEBACK

Kevin Wahr hat nach zwei Jahren Pause sein Comeback in der IDM Supersport gegeben und ist als Gastfahrer auf Triumph gestartet. Der 34-Jährige hat es immer noch drauf. Er wurde Siebter und Sechster nach einem Tag Vorbereitung. Ein Dauerzustand wird es nicht: Wahr hat seine Familie um ein zweites Kind erweitert, und im Familienunternehmen wächst ihm die Arbeit über den Kopf.

IDM SBK: BABY-ALARM

Daniel Kartheininger hat nach dem zweiten Superbike-Lauf in Hockenheim den Helm an den Nagel gehängt. Der Gesamt-14. der Meisterschaft hat eine mäßige Saison hinter sich, und bald beginnen neue Zeiten. Ehefrau Denise, ehemalige Sidecar-Beifahrerin, erwartet das zweite gemeinsame Kind.

IDM: TERMINE 2024

Traditionell zum Finale der aktuellen Saison stehen die Termine für das neue Jahr fest:
03.05.–05.05. Sachsenring
31.05.–02.06. Oschersleben
21.06.–23.06. Most
12.07.–14.07. Schleiz
16.08.–18.08. Assen
August tba.
20.09.–22.09. Hockenheim

ERGEBNIS IDM SUPERBIKE

Hockenheim (D): 24.09.2023; 13. IDM-Lauf; 66,456 km über 18 Runden; 23 Fahrer gestartet, 19 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Ilya Mikhalchik (UA)	BMW	26.08.319 min
2.	Toni Finsterbusch (D)	BMW	+3,108 s
3.	Hannes Soomer (EST)	Honda	+5,023 s
4.	Florian Alt (D)	Honda	+6,998 s
5.	Bastien Mackels (B)	Yamaha	+9,242 s

Hockenheim (D): 24.09.2023; 14. IDM-Lauf; 66,456 km über 18 Runden; 22 Fahrer gestartet, 22 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Patrick Hobelsberger (D)	BMW	26.12,752 min
2.	Hannes Soomer (EST)	Honda	+2,418 s
3.	Bastien Mackels (B)	Yamaha	+2,971 s
4.	Toni Finsterbusch (D)	BMW	+3,273 s
5.	Florian Alt (D)	Honda	+6,399 s

PUNKTESTAND

1.	Alt	221
2.	Mikhalchik	196
3.	Hobelsberger	191
4.	Soomer	185
5.	Finsterbusch	171
6.	Steinmayr	144
7.	Mackels	140
8.	Kovacs	100
9.	Jähnig	90
10.	Mercado	84
11.	Schmidt	83
12.	Krzemien	69
13.	Leonov	69
14.	Kartheininger	59
15.	Velthuizen	52

ERGEBNIS IDM SUPERSPORT

Hockenheim (D): 24.09.2023: 13. IDM-Lauf; 55,38 km über 15 Runden; 25 Fahrer gestartet, 23 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Twan Smits (NL)	Yamaha	22.18,847 min
2.	Melvin van der Voort (NL)	Yamaha	+2,447 s
3.	Thomas Gradinger (A)	Yamaha	+11,214 s
4.	Andreas Kofler (A)	Yamaha	+12,615 s
5.	Martin Vugrinec (HR)	Yamaha	+23,294 s

Hockenheim (D): 24.09.2023: 14. IDM-Lauf; 55,38 km über 15 Runden, 24 Fahrer gestartet, 20 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Melvin van der Voort (NL)	Yamaha	22.25,618 min
2.	Thomas Gradinger (A)	Yamaha	+2,853 s
3.	Twan Smits (NL)	Yamaha	+4,036 s
4.	Martin Vugrinec (HR)	Yamaha	+4,838 s
5.	Andreas Kofler (A)	Yamaha	+6,962 s

PUNKTESTAND

1.	Smits	236
2.	Van der Voort	231
3.	Kofler	206
4.	Gradinger	200
5.	De Vleeschauwer	123
6.	Merckelbagh	106
7.	Orgis	103
8.	Beinlich	86
9.	Prasek	80
10.	Rörig	78
11.	Kocourek	76
12.	Feigl	58
13.	Vugrinec	51
14.	Raemy	45
15.	Stadelmann	40

ERGEBNIS IDM SUPERSPORT 300

Hockenheim (D): 23.09.2023, 13. IDM-Lauf; 47,996 km über 13 Runden; 24 Fahrer gestartet, 20 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Inigo Iglesias (E)	Kawasaki	21.21,226 min
2.	Dustin Schneider (D)	KTM	+0,050 s
3.	Max Zachmann (D)	Kawasaki	+1,825 s
4.	Walid Khan (NL)	KTM	+1,921 s
5.	Oliver Svendsen (DK)	Kawasaki	+2,030 s

Hockenheim (D): 24.09.2023, 14. IDM-Lauf; 47,996 km über 13 Runden; 25 Fahrer gestartet, 24 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Walid Khan (NL)	KTM	21.18,727 min
2.	Inigo Iglesias (E)	Kawasaki	+0,022 s
3.	Oliver Svendsen (DK)	Kawasaki	+0,343 s
4.	Dustin Schneider (D)	KTM	+4,641 s
5.	Philipp Tonn (D)	KTM	+14,889 s

PUNKTESTAND

1.	Iglesias	261
2.	Khan	201
3.	Schneider	180
4.	Geiger	142
5.	Tonn	130
6.	Lehmann	130
7.	Fleerackers	117
8.	Bijman	108
9.	Zachmann	85
10.	Svendsen	74
11.	Molenaar	73
12.	Svoboda	72
13.	Siebdrath	62
14.	Doornenbal	58
15.	Beekmans	52

EISELE

Volles Haus in Hockenheim: Die IDM kann auf eine treue Fangemeinde bauen

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Longtrack of Nations Roden

Auf Gold folgt Silber

Das deutsche Langbahn-Nationalteam konnte seinen Nations-Titel vom letzten Jahr nicht verteidigen. In einem vom Wetter geprägten Rennen in Roden unterlagen Riss und Co. den niederländischen Gastgebern im Finale mit 6:9.

Von: **Thomas Schiffner**

FIM/VELDHUIZEN

Brachte die Konkurrenz zur Verzweiflung: Romano Hummel (vor Mika Meijer)

Das deutsche Quartett mit Erik Riss, Weltmeister Martin Smolinski, Jörg Tebbe und Stephan Katt hatte sich auf der Sandbahn in Roden Hoffnung auf die zehnte Goldmedaille im Wettbewerb gemacht. Doch am Ende waren nur Riss und Smolinski den Holländern bei deren Heimrennen gewachsen. Die Oranje hatten mit Romano Hummel den überragenden Fahrer des Tages, aber mit Dave Meijerink, Rückkehrer Jannick de Jong und Mika Meijer vier Piloten, die jederzeit punkten konnten.

Das Rennen begann zunächst einmal ... gar nicht. Wegen Starkregen am Samstag konnte statt um 13.30 Uhr erst um 16.17 Uhr auf schwerem Geläuf gestartet werden. Zunächst übernahm Team D mit Maximum-Siegen gegen Finnland und Frankreich die Führung. Als der Sieg gegen Dänemark mit 8:7 knapp ausfiel, besetzten die Gastgeber Platz 1. In Heat 18 besiegten die drei Niederländer, die in Mika Meijer jederzeit einen Joker hatten, Deutschland mit 10:5. Mit 64 Punkten zogen die Gastgeber gegen Deutschland (57) in das allein entscheidende Finale ein.

Zunächst besiegte Großbritannien im kleinen Finale um Platz 3 die erstaunlich starken Finnen mit 9:6. Die Briten hatten drei ordentliche Scorer, allein Chris Harris' 25 Punkte reichten aber nicht für mehr als Bronze.

Im großen Finale verließ sich der deutsche Teamchef Josef Huckelmann auf das bewährte Trio Smolinski, Riss, Tebbe. Tatsächlich ging Smolinski vor Riss in Führung, was den Titel bedeutet hätte, doch nach einer Runde zog Hummel unwiderstehlich an beiden Deutschen vorbei und siegte vor Smolinski, Meijerink und Riss mit 9:6 um 19.16 Uhr: der dritte WM-Titel für die Niederlande. Die tiefe und „sehr schwer zu fahrende Bahn" (Smolinski) mag den Hausherren zugutegekommen sein. Das deutsche Langbahnteam bleibt jedoch mit neun WM-Titeln im Wettbewerb auf Jahre hinaus uneinholbar. ■

LANGBAHN-TEAM-WM

Roden (NL), 24. September

1.	**Niederlande 64+9 Punkte:**	
	Romano Hummel 30+5, Dave Meijerink 17+3, Jannick de Jong 7, Mika Meijer 10+1	
2.	**Deutschland 57+6 Punkte**	
	Martin Smolinski 18+4, Erik Riss 29+2 Jörg Tebbe 9+0, Stephan Katt 1	
3.	**Großbritannien 49+9 Punkte**	
	Chris Harris 25+5, Andrew Appleton 12+0, Zach Wajtknecht 12+4	
4.	**Finnland 44+6 Punkte**	
	Tero Aarnio 14+1, Henri Ahlbom 16+2 Jesse Mustonen 13+3, Topi Mustonen 1	
5.	**Tschechien 36 Punkte**	
	Josef Franc 13, Hynek Stichauer 18 Jan Macek 5	
6.	**Dänemark 35 Punkte**	
	Kenneth K. Hansen 0, Jakob Bukhave 23, T. Thomsen 12, M. Qvistgaard 0	

Speedway-EM Pardubice

Michelsen schreibt Geschichte

Janusz Kolodziej gewann sein zweites EM-Rennen, aber Mikkel Michelsen ist neuer Europameister und schrieb damit Speedway-Geschichte!

Von: **Andreas Fahldiek**

Mikkel Michelsen gewann seinen dritten EM-Titel, obwohl er keines der vier SEC-Rennen gewinnen konnte. „Es war für mich eine harte Saison. Aber dieser Titel ist das Sahnehäubchen auf der Torte", so der Däne. Damit ist der 29-Jährige erfolgreichster Fahrer in diesem Wettbewerb. Mit dem Titel sicherte sich Michelsen einen permanenten Platz in der Speedway-WM-Serie 2024.

Leon Madsen verdarb sich eine theoretische Titelverteidigung in Lauf 2, als er nur Letzter wurde. Schrecksekunde in Heat 3, als Dimitri Bergé nach einer Berührung Michelsen in die Holzbande schickte.

Janusz Kolodziej gewann seinen zweiten EM-Lauf eindrucksvoll. Doch jetzt rächte sich, dass der Pole verletzungsbedingt am Auftaktrennen in Czestochowa nicht teilnehmen konnte. Nach immer stärker einsetzendem Regen wurde das Rennen nach dem vierten Durchgang abgebrochen. Damit wurde Kai Huckenbeck aller berechtigten Hoffnungen beraubt, in den Top 5 zu verbleiben, die zu einem SEC-Ticket für 2024 berechtigen. Der Werlter fuhr gut, einzig im letzten Durchgang blieb Huckenbeck ohne Punkte. Das wurde ihm zum Verhängnis, weil sich Patryk Dudek und Andzejs Lebedevs mit jeweils zweiten Plätzen in den letzten Läufen die begehrten Positionen 4 und 5 im Gesamtklassement sicherten. ■

QUASCHNING

Dritter Titel: Mikkel Michelsen

SPEEDWAY-EM

Pardubice (CZ), 22.09.

1.	Janusz Kolodziej (PL)	11 Punkte
2.	Dominik Kubera (PL)	10
3.	Leon Madsen (DK)	9
4.	Mikkel Michelsen (DK)	9
5.	Vaclav Milik (CZ)	7
6.	Kai Huckenbeck (D)	7
7.	Andreas Lyager (DK)	7
8.	Grzegorz Zengota (PL)	7
9.	Patryk Dudek (PL)	6
10.	Antonio Lindbäck (S)	5

MEISTERSCHAFTSSTAND

Endstand nach 4 Läufen

1.	Mikkel Michelsen	52 Punkte
2.	Leon Madsen	44
3	Janusz Kolodziej	42
4.	Patryk Dudek	33
5.	Andzejs Lebedevs (LV)	33
6.	Dominik Kubera	30
7.	Kai Huckenbeck	30
8.	Kacper Woryna (PL)	27
9.	Antonio Lindbäck	25
20.	Norick Blödorn (D)	3

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Rückkehr des Tigers

SHOTBYBAVO

„Tiger“ Tim Gajser holte sich beide Laufsiege und den GP-Sieg in England

Sloweniens Nationalheld Tim Gajser (Honda) setzte mit dem ungefährdeten Tagessieg beim WM-Finale in Matterley Basin ein deutliches Signal an die Konkurrenz für die WM-Saison 2024. Jeremy Seewer und Romain Febvre auf den Plätzen waren chancenlos. In der MX2-Klasse fuhr Simon Längenfelder noch auf WM-Rang 3 vor.

Von: **Frank Quatember**

Das WM-Finale im britischen Matterley Basin war noch einmal die große Bühne für die Piloten der Motocross-WM. Auf der enorm weitläufigen und mit spektakulären Sprüngen gespickten Strecke schaffte Yamaha-Pilot Glenn Coldenhoff den Holeshot in Lauf 1 und konnte die Spitze bis in die Schlussphase des Rennens halten. Jorge Prado (GasGas) patzte mit einem vermeidbaren Sturz in Runde 6 und fiel von Platz 2 auf 4 zurück. Im Finish wurde es atemberaubend. Zunächst knallte Tim Gajser kompromisslos dem Holländer Coldenhoff die Tür zu und eroberte damit die Führung, danach setzte Seewer seinen Teamkollegen stark unter Druck und schaffte in der Schlussrunde den alles entscheidenden Pass auf Platz 2.

Jorge Prado im Dreck

Schnellster am Start zu Lauf 2 war erneut Coldenhoff vor Prado, doch der Galizier legte sich diesmal bereits ausgangs der Startkurve in den Dreck. Gajser folgte im Schatten des Holländers, dahinter beharkten sich Ruben Fernandez und Seewer. In Runde 3 übernahm der Slowene mit einem weiten Satz am Triple-Sprung die Führung von Coldenhoff, dahinter lauerte Seewer. Wie im ersten Rennen fochten die beiden Yamaha-Piloten von Neuem ihren privaten Strauß aus. Der kleine Schweizer hatte das bessere Ende für sich, im Anschluss nutzte Romain Febvre die kurze Unsicherheit von „The Hoff“ und hatte nun Lust auf mehr. Im Zweikampf der WM-Veteranen war Seewer ohne Chance und verlor in der letzten Runde auch noch Rang 3 an den Spanier Fernandez.

> „Ich bin so glücklich, meine MX2-Karriere auf diese Weise zu beenden.“
>
> MX2-GP-Sieger Jago Geerts

Nach dem klaren Sieg im Qualifying am Samstag bekamen die Fans tags darauf im ersten Endlauf eine Demonstration der Stärke von Simon Längenfelder (GasGas) geboten. Es ging immerhin um die beiden Podiumsplätze in der WM-Wertung, und der Deutsche fuhr gewohnt nervenstark zum Holeshot Nummer 11! Thibault Benistant (Yamaha) nutzte einen kleinen Fehler von Weltmeister Adamo und heftete sich an das Hinterrad des Deutschen. Auf Platz 3 lauerte Jago Geerts auf einen Fauxpas des GasGas-Piloten.

Teamorder sieht anders aus

Doch der blieb aus. Aber in der Schlussrunde lieferten sich die beiden Yamaha-Boys noch ein heißes Duell um Rang 2, das der Franzose mit zwei Zehnteln Vorsprung für sich entschied. Teamorder sieht anders aus!

Der letzte Lauf der Saison in der MX2-Klasse musste also die Entscheidung bringen. Liam Everts hatte die KTM in der Startkurve vorn, Längenfelder preschte vor auf 4, und Geerts hatte als Zehnter harte Arbeit vor sich.

Während sich um die Führung Everts und Kay de Wolf balgten, war dahinter Nägelkauen angesagt. Längenfelder wehrte sich verzweifelt gegen den anstürmenden Geerts, doch umsonst. Der kleine Belgier holte nun alles aus sich heraus. In Runde 10 war Geerts in Schlagdistanz zu Adamo. Längenfelder konnte als Vierter nur zuschauen. Geerts kämpfte sich auf Platz 2, wollte

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

GASGAS

Gold und Bronze: Weltmeister Adamo vor Längenfelder (WM-Dritter)

nun den Laufsieg, und auch der lange Holländer De Wolf hatte keine Chance gegen den Weltmeister der Herzen! Was für eine Show von Geerts, der damit den GP von Großbritannien gewann und WM-Platz 2 eroberte!

Elf Längenfelder-Holeshots

„Ich bin so glücklich, meine MX2-Karriere auf diese Art und Weise zu beenden! Zum ersten Mal in meiner Karriere bin ich wirklich zufrieden mit WM-Platz 2. Nach allem, was mir in dieser Saison passiert ist, ist diese Silbermedaille eine ganz besondere“, so Geerts mit einem für seine Verhältnisse emotionalen Vulkanausbruch. Längenfelder, mit elf Holeshots der beste Starter der Saison, freute sich wie im Vorjahr über die Bronzemedaille. „Nach der Verletzung ist er großartig zurückgekommen und hat gezeigt, dass er den Titel gewinnen kann“, sagte Teamchef De Carli. Doch der Titel ging wie im Vorjahr an die Mattighofener. Andrea Adamo folgte auf Tom Vialle, und einen Riesenanteil daran hatte erneut KTM-Fahrtrainer Joel Smets, der beide Piloten zur Weltmeisterschaft führte. ■

NACHRICHTEN

MOSCHINI IN PARDUBICE

Der Italiener Daniele Moschini (GasGas) gewann den vierten Lauf zur Flattrack-WM in Pardubice vor Markenkollege und Landsmann Matteo Boncinelli. Dritter wurde Tabellenführer Ervin Krajcovic auf KTM. Der Tscheche konnte vor dem letzten Lauf in Morizès (F) seinen Vorsprung auf Weltmeister Gerard Bailo (E) auf fünf Punkte ausbauen. Markus Jell (Tabellenplatz 10) verfehlte das Finale und wurde 13.

LAWRENCE SUPERMOTOCROSS-CHAMPION

US-Nationals-Champion Jett Lawrence (Honda) gewann nun auch die neue SuperMotocross Meisterschaft in den USA. Der Aussie gewann beim dritten und letzten Rennen in Los Angeles beide Läufe, holte mit 163 Punkten den neuen Titel und 1 Mio. Dollar Preisgeld. Ken Roczen (Suzuki) wurde in L.A. Zweiter bzw. Dritter und beendete die Serie als Zweiter (146) vor dem gestürzten Chase Sexton (126).

MXON MIT KEN ROCZEN

Beim Nationen-Cross in Erneé (F) am 8. Oktober startet das Team Germany erstmals seit Langem wieder mit SX-Weltmeister Ken Roczen. Das deutsche Trio: Roczen (MXGP), Simon Längenfelder (MX2) und Tom Koch (Open). In dieser Besetzung hat das DMSB-Team sogar Medaillenchancen.

FINNISCHER GOLDHELM

Der Finne Timo Lahti gewann den prestigeträchtigen „75. Goldhelm von Pardubice“. Zweiter beim Sechser-Speedway in Tschechien wurde Jakub Jamrog (PL) vor Dimitri Bergé (F). Kevin Wölbert kam auf Platz 8. Das „Goldene Band“ der U21-Fahrer gewann der Tscheche Daniel Klima. Norick Blödorn wurde im Finale Fünfter.

MÜLLER MASTERS-SIEGER

Mit einem dritten Platz in Haunstetten gewannen Müller/Maurer die B-Lizenz Gespann Masters 2023 vor Friskovec/Strzewinski und Lorei/Bittner.

MOTOCROSS-GP GROSSBRITANNIEN/MXGP

Matterley Basin (GB): 24. September, 19. WM-Lauf, Wetter: heiter, 19 Grad. **1. Lauf:** 28 Fahrer gestartet, 28 gewertet, 14 Runden à 2,120 km (= 29,680 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Tim Gajser (SLO)	Honda	14	35.43,624 min = 49,845 km/h
2.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	14	+ 1,627 s
3.	Glenn Coldenhoff (NL)	Yamaha	14	+ 2,791 s
4.	Jorge Prado (E)	GasGas	14	+ 4,109 s
5.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	14	+ 5,683 s
6.	Ruben Fernandez (E)	Honda	14	+ 40,228 s
7.	Calvin Vlaanderen (NL)	Yamaha	14	+ 44,507 s
8.	Tom Koch (D)	KTM	14	+ 55,687 s
11.	Valentin Guillod (CH)	Honda	14	+ 1.02,201 min
18.	Maximilian Spies (D)	KTM	14	+ 1.30,987 min

Matterley Basin (GB): 24. September, 19. WM-Lauf, Wetter: heiter, 19 Grad. **2. Lauf:** 28 Fahrer gestartet, 28 gewertet, 14 Runden à 2,120 km (= 29,680 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Tim Gajser (SLO)	Honda	14	36.01,409 min = 49,434 km/h
2.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	14	+ 5,868 s
3.	Ruben Fernandez (NL)	Honda	14	+ 6,664 s
4.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	14	+ 7,912 s
5.	Glenn Coldenhoff (NL)	Yamaha	14	+ 12,687 s
6.	Calvin Vlaanderen (NL)	Yamaha	14	+ 38,133 s
7.	Pauls Jonass (LV)	Honda	14	+ 41,292 s
8.	Valentin Guillod (CH)	Honda	14	+ 42,874 s
9.	Tom Koch (D)	KTM	14	+ 45,611 s
16.	Maximilian Spies (D)	KTM	14	+ 1.21,128 min

WM-STAND MXGP

1.	Jorge Prado	921 Punkte
2.	Romain Febvre	854
3.	Jeremy Seewer	759
4.	Glenn Coldenhoff	695
5.	Ruben Fernandez	654
6.	Calvin Vlaanderen	599
7.	Alberto Forato	490
9.	Valentin Guillod	363
18.	Tom Koch	187
21.	Maximilian Spies	126

1.	Yamaha	939 Punkte
2.	GasGas	937
3.	Kawasaki	870

MOTOCROSS-GP GROSSBRITANNIEN/MX2

Matterley Basin (GB): 24. September, 19. WM-Lauf, Wetter: heiter, 19 Grad. **1. Lauf:** 30 Fahrer gestartet, 30 gewertet, 14 Runden à 2,120 km (= 29,680 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	14	35.42,760 min = 49,865 km/h
2.	Thibault Benistant (F)	Yamaha	14	+ 1,783 s
3.	Jago Geerts (B)	Yamaha	14	+ 2,017 s
4.	Andrea Adamo (I)	KTM	14	+ 11,924 s
5.	Roan v. d. Moosdijk (NL)	Husqvarna	14	+ 13,408 s
6.	Kay de Wolf (NL)	Husqvarna	14	+ 13,802 s
7.	Liam Everts (B)	KTM	14	+ 42,026 s
8.	Camden Mc Lellan (ZA)	Honda	14	+ 46,197 s
9.	Rick Elzinga (NL)	Yamaha	14	+ 47,314 s
10.	Kevin Horgmo (N)	Kawasaki	14	+ 48,565 s

Matterley Basin (GB): 24. September, 19. WM-Lauf, Wetter: heiter, 19 Grad. **2. Lauf:** 26 Fahrer gestartet, 26 gewertet, 14 Runden à 2,120 km (= 29,680 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jago Geerts (B)	Yamaha	14	36.25,148 min = 48,897 km/h
2.	Kay de Wolf (NL)	Husqvarna	14	+ 1,436 s
3.	Andrea Adamo (I)	KTM	14	+ 2,265 s
4.	Simon Längenfelder(D)	GasGas	14	+ 23,631 s
5.	Liam Everts (B)	KTM	14	+ 25,316 s
6.	Thibault Benistant (F)	Yamaha	14	+ 34,958 s
7.	Roan v. d. Moosdijk (NL)	Husqvarna	14	+ 40,028 s
8.	Kevin Horgmo (N)	Kawasaki	14	+ 42,348 s
9.	Andrea Bonacorsi (I)	Yamaha	14	+ 57,172 s
10.	Jan Pancar (SLO)	KTM	14	+ 57,965 s

WM-STAND MX2

1.	Andrea Adamo	826 Punkte
2.	Jago Geerts	759
3.	Simon Längenfelder	755
4.	Liam Everts	734
5.	Lucas Coenen (B)	577
6.	Kay de Wolf	573
7.	Kevin Horgmo	565
8.	Roan van de Moosdijk	560
22.	Marcel Stauffer (A)	52
24.	Mike Gwerder (CH)	45

1.	Yamaha	977 Punkte
2.	KTM	929
3.	Husqvarna	882

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder

BMW

M3 E30 Cabrio, Bj. 1989, 144200 km, misanorot, österr. hist. Zulassung. Tel. +43-664-3076070, www.carloft.at H

mehr: motor-klassik.de Nr. 60801

1980 BMW M1, deutsches Fahrzeug, erst 31.111 km! Aus Sammlung, Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, cargold.com H

2002Ti, Bj. 1973, aufwendiger Neuaufbau nach FIA-Homologation mit 2 Liter 4 Ventil Schnitzer-Motor. Tel. +43-664-307 6070, www.carloft.at H

mehr: motor-klassik.de Nr. 60802

Corvette

C8 Cabrio, ferrarirot & innen alles beige! LT3 Vollausst. & Lift, inkl. Original Racing Cover, letzte EU Serie, neu, o. Zul.., rote Gurte, 3 J. Garantie, NEU, sofort, nur 125.900,- €. Tel. 0152/29362733

Ferrari

2008 Ferrari F430, seltener Handschalter, erst 39.424 km, Carbon Diffusor. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, Tel. 040/2533-5000, www.cargold-collection.com H

Ford

Sierra Cosworth Flügel EZ 09/86, schw., 118000 km, Erstbesitz, Revision Motor bei 100000 km, TÜV neu, sehr guter Zustand, Inspektion neu, 69.900,- €. 0175/4935719

Hyundai

SantaFe4WD, Premium, 7Sitzer, Pano, 1. Hd., Mod. 2021, 52000 km, Vollausst. & JW-Zust., scheckh.gepfl., Inspektion bei Hyundai neu, 38.790,- €. 0152/29362733

Jetzt online abonnieren!

MOTOR SPORT aktuell

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

www.motorsport-aktuell.com/abo

Lamborghini

Aventador S, EZ 19, 25000 km, 545 kW (741 PS), top Zust. u. Ausst., dt. Fzg., 369.900,- € (MwSt. awb.) F1 GmbH, Neuwiesenstraße 2, 76689 Karlsdorf, Tel. 07251-9494110, www.f1-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60865

Lotus

Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421 Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H

Maserati

3200 GT, 2001, 35.200 km, dt., 1. Hd., 6-Gg., Scheckheft, KD neu, top-original, grigio alfieri, 43.900,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60811

McLaren

1993/97 McLaren F1 für Sammlung ... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Cargold Collection Hamburg, Tel. 040-25335000, cargold-collection.com H

Mercedes

2022 Mercedes AMG SL 63 4matic, erst 281 km! Mwst. auswb., Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H

Wg. Umrüstung auf Ganzjahresreifen zu verkaufen: Conti EcoContact, neuw., ca. 3500 km, 2x 255/45 R20 W XL, 2x 285/40 R20 W XL, Preis: 600,-. Tel. 0821/6070815, mvbonin41@gmx.de

BRABUS 850 auf Basis Mercedes-Maybach S 680, 0 km, 625 kW / 850 PS, Verbr.l/100 km: 14,1 komb., CO2 323 g/km, 549.020,- € (MwSt. awb.) BRABUS GmbH, Brabus-Allee, 46240 Bottrop, Tel. 02041 - 777 0, www.brabus.com H

Suche SLS-Coupé. Tel. 0172/9342421 H

AMG GLE 63 S 4M+ COUPÉ *NIGHT* PANO*AHK*, EZ 06/2023, 8050 km, 450 kW (612 PS), obsidianschwarz, Leder, Navi, Klima, LED, SD, SHZ, NR-Fzg., AHK, 156.998,- € (MwSt. awb.). Nord-Ostsee Automobile GmbH & Co. KG, Friedrichshafener Straße 23, 14772 Brandenburg, Tel. 03381/81159985 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60821

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Porsche

911 3.2 Carrera, 1984, 146.000 km, 231 PS, SD, Scheckheft, unfallfrei, toporiginal, H-Kennz., gr. KD neu, 75.500,- €. AUTO-SALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60812

Ankauf von Porsche, neu und gebraucht. Unkomplizierte Abwicklung. Tel. 0172/4310800

MOTORLEGENDEN

911/930 Turbo 3.0 "Ur-Turbo", dt. Fzg. Matching Numbers, EZ 03/1977, Silbergrün-Diamant-met., 78000 km, 189.900,- € §25a UStG. Fa. Motorlegenden Michael Schnabl, Tel. +49(0)8806/9599838, Dießener Str. 29, 86919 Utting www.motorlegenden.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60777

Carrera 911 Urmodell, Bj. 2/1985, 184294 km, 170 kW (231 PS), rot indischrot, 3 Besitzer, 6 Zylinder, LHD, H-Kennz., Teilleder, SD, VB 73.000,- €. 86609 Donauwörth, Tel. 0906/8501

mehr: motor-klassik.de Nr. 60860

www.Rennsportshop.com

Renn/Rallye

Kunststoffscheiben mit ABE für alle Rennfahrzeuge/Strassenfahrzeuge, auch mit Schiebefenster, in allen Biegeradien. Tel. 0171/7722919

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

TVR

Tuscan Mk2 Targa, 63000 km, 257 kW (350 PS), blau, VB 37.000,- €. Cedric Hornung, 85375 Neufahrn, 01515/7488000

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60748

Veranstaltungen

Freies Fahren Autodrom Most am 22. Oktober 2023 www.amc-burgau.de

Versicherungen

RENNKASKO.DE BAUER

Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 42/23

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,90
❑ MOTORRAD € 4,90
❑ auto motor und sport € 4,90
❑ sport auto € 6,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❑	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,–	30,–	45,–	15,–
❑	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❑ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Bitte veröffentlichen Sie den Text _____ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik _____

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Christian Traulsen, Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil: Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,90 € (D), 3,30 € (A), 4,60 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,90 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 145,00 €
(Österreich: 165,00 €, Schweiz: 230,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,90 Euro): Deutschland: 20,00 €
(Österreich: 23,00 €, Schweiz: 32,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 87,00 € (Österreich: 99,00 €, Schweiz: 138,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,74 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e.V. und des Deutschen Sportfahrer Kreises e.V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de
© 2023 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.
Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE

WILHELM

Honig für Japan: Sebastian Vettel eröffnete mit seinen alten F1-Kollegen in der zweiten Kurve von Suzuka Bienenhotels

Getrickst wurde in der F1 immer

F1-Grand-Prix Monza 1988
MSa 39/2023

Bei dem Thema Monza 1988 kann ich mich noch sehr gut erinnern, wie der Boulevardblätterwald damals rauschte: Senna/Schlesser-Crash inszeniert und Ausfall Prost durch einen über die Telemetrie gesteuerten Motorschaden. Enzo Ferrari war ja kurz vor dem Rennen gestorben, also wollte man die Tifosi mit einem Ferrari-Erfolg beschenken.

McLaren konnte bei der Überlegenheit einen Sieg hergeben. Es ist zwar nicht chronologisch, aber wenn man an Singapur 2008 denkt oder an Monaco 1984, als die French-Connection Senna den verdienten Sensationssieg zugunsten von Alain Prost raubte, so kann man sagen: Getrickst wurde in der Formel 1 schon immer.

Alfred Bläsen,
D-51107 Köln

Der schreibende Stier

Rallye-Kommentar von Markus Stier
MSa 40/2023

Zu dem Kommentar in MSa 40, Seite 27: Danke an den schreibenden „STIER“ und alle Verantwortlichen, die diesen Artikel genehmigt haben!

Peter Bräuer,
D-01844 Neustadt in Sachsen

Bradl: Einfach zu langsam?

MotoGP Misano
MSa 39/2023

Wenn man das MotoGP-Rennen in Misano Adriatico gesehen hat und die Performance zum Beispiel von KTM-Testfahrer Dani Pedrosa betrachtet, dann beschleicht einen schon das Gefühl, dass Stefan Bradl als Honda-Testfahrer einfach nur zu langsam ist.

Aber bei jedem seiner Interviews gibt es immer nur Ausreden. Ich persönlich glaube ja nicht, dass die Japaner verlernt haben, schnelle Motorräder zu bauen.

Charly Kappl,
A-4840 Vöcklabruck

KONTAKT

MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

3. Oktober: Freies Fahren Zandvoort (Pkw)
9. Oktober: Freies Fahren Nordschleife (Pkw)
23. Oktober: Freies Fahren Spa-Francorchamps (Pkw)
18. November: Freies Fahren Hockenheim (Pkw)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

DSK e.V. Deutscher Sportfahrer Kreis

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Termine

TV-Programm

Samstag, 30. September		
03.40	MotoGP Motegi, Qualifying **LIVE**	Servus TV
05.40	Moto3-WM Motegi, Qualifying **LIVE**	Servus TV
06.45	Moto2-WM Motegi, Qualifying **LIVE**	Servus TV
07.30	MotoGP Motegi, Sprint **LIVE** (Start: 08.00)	Servus TV
ab 11.40	MotoGP Motegi, Quali & Sprint (Wh.)	Servus TV
14.10	Superbike-WM Portimão, Superpole (Aufz.)	Servus TV
15.00	Superbike-WM Portimão, 1. Rennen **LIVE**	Servus/ES 2*
16.00	Supersport-WM Portimão, 1. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
Sonntag, 01. Oktober		
04.20	Motorrad-WM Motegi, Vorberichte **LIVE**	Servus TV
05.00	Moto3-WM Motegi, Rennen **LIVE**	Servus TV
06.15	Moto2-WM Motegi, Rennen **LIVE**	Servus TV
07.50	MotoGP Motegi, Rennen **LIVE**	SRF 2
08.00	MotoGP Motegi, Rennen **LIVE**	Servus TV
13.20	Supersport-WM Portimão, 1. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
14.10	Superbike-WM Portimão, SP Race (Aufz.)	Servus TV
14.30	GTWC Barcelona, Rennen **LIVE**	Servus TV
14.30	SBK-WM Portimão, 2. Rennen **LIVE** (15.00)	Eurosport 2*
15.00	Superbike-WM Portimão, 2. Rennen **LIVE**	Servus TV
19.30	NASCAR Cup Series, Talladega **LIVE**	Sport 1+
22.00	Rallye-WM Chile, Highlights	Sport 1

Livestream/Internet

Donnerstag, 28. September bis Sonntag, 01. Oktober		
---	Rallye-WM Chile, komplett **LIVE**	www.rally.tv
Samstag, 30. September		
03.00	Rallye-WM Chile, Tages-Highlights	redbull.tv
ab 13.30	MX Masters Dreetz, der Samstag **LIVE**	YouTube
15.00	Rallye-WM Chile, WP 9 **LIVE**	servustv.com
16.45	GT4 Europe Barcelona, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
22.00	Rallye-WM Chile, WP 12 **LIVE**	servustv.com
Sonntag, 01. Oktober		
03.00	Rallye-WM Chile, Tages-Highlights	redbull.tv
09.45	GTWC Barcelona, Rennen **LIVE**	YouTube
ab 10.00	MX Masters Dreetz, der Sonntag **LIVE**	YouTube
11.15	GT4 Europe Barcelona, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
14.00	Rallye-WM Chile, WP 14 **LIVE**	servustv.com
14.30	GTWC Barcelona, Rennen **LIVE**	YouTube
18.00	Rallye-WM Chile, Power Stage **LIVE**	servustv.com
3.00 (Mo)	Rallye-WM Chile, Highlights Finaltag	redbull.tv

*kostenpflichtig

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil		
28.09.–01.10.	Rallye-WM, Concepción/Chile	RCH
29./30.09.	Dt. Rallye-Meisterschaft (DRM), Stemweder Berg	D
29./30.09.	NASCAR Trucks/Cup, Talladega	USA
29./30.09.	Rallye-SM (SRM), Tessin	CH
29./30.09.	Truck-EM, Jarama	E
30.09./01.10.	ADAC/RGB Saisonfinale, Nürburgring	D
01.10.	GTWC Europe Endurance, Barcelona (+ GT4)	E
Motorrad		
30.09.	Speedway-GP, Torun	PL
30.09./01.10.	Superbike-/Supersport-WM, Portimão	P
30.09./01.10.	ADAC MX Masters, Dreetz	D
30.09./01.10.	Enduro-WM, Valpacos	P
01.10.	Motorrad-WM, Motegi	J
01.10.	Speedway-Paar-EM-Finale, Opole	PL
01.10.	Grasbahnrennen, Neuenhasslau	D
02.10.	Speedway-Bundesliga, Güstrow vs. Stralsund	D
03.10.	Langbahn-Solo- & Seitenwagen-DM, Herxheim	D
03.10.	Speedway, Brokstedt	D

Vorschau

XPB

Formel 1: Sergio Pérez spricht im MSa-Interview über seine Saison bei Red Bull

RED BULL

Rallye-WM: Die Offroad-Künstler gastieren erstmals seit 2019 wieder in Chile

MOTORSPORT IMAGES

MotoGP: Jorge Martín will in Motegi Francesco Bagnaia die WM-Führung abjagen

MOTORSPORT IMAGES

Superbike-WM: Álvaro Bautista hat in Portimão seinen ersten WM-Matchball

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.